LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIX - NUMERO 3 MARZO 1943-XXI

ITALSTRADE S. A. - CAPITALE E RISERVE L. 100.000.000 - MILANO, FORO BUONAPARTE, 35
TELEGRAMMI: ITALSTRADE
TELEFONI: 14337-8-9 - 14684-85
ITALSTRADE S.A.

ANNO XLIX
1943 - XXI

LE VIE D'ITALIA

Numero 3
MARZO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

L'ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra, compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 gennaio 1943-XXI. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Asinari di S. Marzano Conte Giacinto, Colonnello di Cavalleria.
Bresci Marino, Maresciallo.
Caruso Salvatore, Tenente.
Contin Rag. Italo, Capitano dei Bersaglieri.
Dalla Sega Rag. Tullio, Capo Manipolo.
Del Balso Riuti Damaso Vasco.
Fea Dott. Mario, Tenente Colonn. Medico.
Grilli Cicilioni Elio, S. Tenente.
Macchiato Ferdinando, Maggiore.
Magni Ambrogio.
Martinat Dott. Giulio, Generale di Brigata.
Messina Dott. Rag. Antonino.
Mori Ettore, Tenente di Cavalleria.
Tarnassi Paolo, Generale di Brigata.
Travali Giuseppe, Tenente.

R. MARINA:

Sani Alberto, S. Tenente di Vascello.

R. AERONAUTICA:

Boato Vito, Tenente Pilota.
Cardone Renato, Tenente Pilota.
Fazio Rodolfo, Tenente Pilota.

L'"INDICE DECENNALE 1933-1942" DE "LE VIE D'ITALIA"

Come abbiamo già detto nello scorso numero, all'Indice del precedente decennio 1923-1932 de « Le Vie d'Italia » fa seguito l'odierna pubblicazione dell'Indice relativo al decennio 1933-1942.

Questo fascicolo, in 72 pagine dello stesso formato della Rivista, comprende l'indice degli articoli in ordine cronologico, l'indice degli Autori in ordine alfabetico e il più complesso indice per materia, che permette di rintracciare sistematicamente tutto ciò che in dieci anni la Rivista ha pubblicato in merito ad ogni singolo argomento di cui si è occupata.

Il fascicolo è offerto in vendita agli Abbonati al prezzo speciale di L. 5 alla Sede della C.T.I., in Italia, Albania e Possedimenti; ai non Abbonati a L. 10. (Desiderando la spedizione raccomandata, aggiungere L. 1). Alle stesse condizioni può esserci richiesto l'« Indice decennale 1923-1932 ».

IL SECONDO INDICE QUINQUENNALE DE "LE VIE DEL MONDO"

Col dicembre del 1942 si è conchiuso il secondo quinquennio de « Le Vie del Mondo ». Come la Rivista abbia assolto il suo compito in questi cinque anni di vita progressiva, gli Abbonati e i Lettori potranno comprendere scorrendo le pagine degli Indici sistematici che pubblichiamo in fascicolo a parte, e cioè un Indice alfabetico per materia, un secondo per Autori ed un terzo in ordine cronologico, che mettono in evidenza un complesso di lavoro utile e necessario a diffondere la conoscenza dei paesi e dei popoli di tutto il Mondo, considerato nei suoi aspetti geografico, storico, politico, economico, turistico.

L'utilità di questa pubblicazione sarà sentita in modo particolare ora che avvenimenti di somma importanza storica si svolgono su tutta la superficie della Terra e richiamano la nostra ansiosa attenzione in ogni suo settore prossimo e lontano. Con la guida sicura e sollecita di questo « *Indice quinquennale 1938-1942* » possiamo indagare i movimenti e le cagioni prossime e remote dell'odierno immane conflitto, rintracciare dalla copiosa mole documentaria tesoreggiata in cinque annate della Rivista i materiali informativi per comprenderne la fatalità e farci una idea del nuovo ordine necessario alla civile convivenza.

Questo volumetto è, quindi, indispensabile a valorizzare il contenuto de « Le Vie del Mondo », la rivista italiana che meglio e più completamente di ogni altra può chiarirci gli avvenimenti in corso, intesi nel loro senso universale. Chi scorrerà questo « *Indice quinquennale* » per la facile ricerca di quanto geografi, viaggiatori, economisti, artisti e scrittori politici, fra i più noti che onorano la scienza e la cultura italiana, meditarono ed espressero ne « Le Vie del Mondo », sentirà tutta l'importanza e il valore del periodico, come organo divulgatore di una coscienza più universale nelle nostre classi dirigenti e nel popolo italiano.

Il fascicolo, di pag. 68, è in vendita agli Abbonati al prezzo speciale di L. 5 alla Sede della C.T.I., in Italia, Albania, Possedimenti; ai non Abbonati, a L. 10. (Desiderando la spedizione raccomandata, aggiungere L. 1). Alle medesime condizioni può esserci richiesto l'« Indice quinquennale 1933-1937 ».

Turismo

La Rocca di Zumaglia ricostruita.

In questi ultimi anni, un mecenate biellese – il Conte Vittorio Buratti della Malpenga – ha restituito alla sua terra la imponente mole del castello di Zumaglia, che s'inquadra nel sistema dei castelli biellesi e vercellesi.

Dai roveti ricoperti da sepolte rovine, a cui si ridusse la compagine del vetusto maniero medievale, è riemersa la torre del castello ricostruito; la terra, profondamente rimossa in ogni senso, ha reso pietre e reliquie, armi e utensili, per cui il passato ritorna alla luce, le tenebre si dissipano e riappaiono i lineamenti di un mondo scomparso.

Biella era degna di questa gloriosa riesumazione del suo passato: centro di prodigiosa attività industriale, in questa prima parte del secolo XX si è resa benemerita anche per iniziative culturali che hanno illuminato di chiarissima luce il suo passato feudale e comunale.

Un altro notevole contributo alla sua storia è un volume d'imponente mole, *La Rocca di Zumaglia nel sistema dei Castelli biellesi*, dovuto a Pietro Torrione e a Federico di Vigliano, edito, per i tipi della S.A.T.E.B. biellese, con doviziosa signorilità e straordinaria ricchezza di riproduzioni fotografiche e di tavole a colori.

Emanuele Sella, che prelude dottamente a questa ampia e diligente documentazione, rievoca l'esistenza di antichissimi abitatori nel territorio di Zumaglia, la cui sommità collinare era già ridotta a fortilizio prima ancora dell'epoca feudale, per la difesa del sistema stradale collegante il basso con l'alto Biellese, per la esazione dei pedaggi e forse anche per offrire ospitalità ai viandanti, e più tardi ai pellegrini diretti al santuario di Oropa.

Su queste terre si proiettano ombre sinistre, come quella del Marchese Filippo Ferrero Fieschi, « il genio diabolico », che vi lasciò tracce di violenza e di tradimento; come quella del capitano Giovanni Francesco Pecchio, che documenti ritrovati in recenti ricerche liberano da un alone di leggenda secolare per restituirlo al suo crudele destino, che lo condannò a vent'anni di prigionia nelle mude del vecchio castello; come quella del vescovo vercellese Lombardo della Torre, il quale, perseguitato a morte dai ghibellini, dovette rifugiarsi nel Biellese e quivi soccombere di veleno. Scoperta la sua salma nel 1938, venne riesumata e sepolta in un muro della Cattedrale. Di un prelato Giovanni Fieschi si son trovate prove irrefutabili di angherie da lui perpetrate a danno della popolazione, la quale, esasperata finalmente dal lungo obbrobrioso servaggio, lo rapì e lo imprigionò, per darsi, nell'ottobre del 1379, a Casa Savoia.

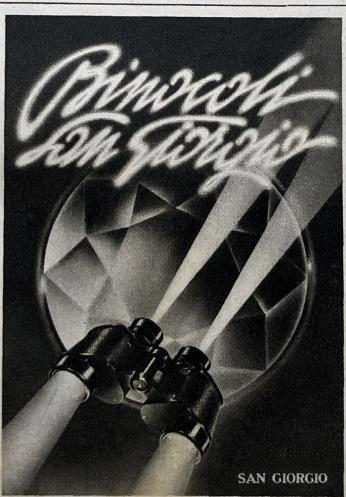
Ora il castello di Zumaglia, che vide orrori entro e fuori le sue mura, è risorto nella sua integrità, viva testimonianza di un'età lontana e fortunosa, ma anche cardine di una ferrea volontà di rinascita, che si prodiga nella bonifica delle terre circostanti.

Nel sistema dei castelli biellesi e vercellesi, in cui s'inquadra quello di Zumaglia, sono pure compresi i castelli sui quali, nell'epoca feudale, ebbero giurisdizione gli Avogadro e dove, durante il dominio visconteo, imperversarono le atrocità di Facino Cane.

Tanta materia di storia riemerge dalle ombre del tempo con la riesumazione e la ricostruzione della Rocca di Zumaglia, che onora, con la città di Biella, chi dedicò alla grande opera ricchezza di mezzi e persistente ardore di studi.

Ritrovamenti e restauri.

— Ad Aosta, nuove importanti scoperte archeologiche integrano le grandiose vestigia romane della città. Tra i maggiori monumenti romani di Aosta è famosa la storica *Porta Praetoria*, che, col Teatro, l'Anfiteatro, l'Arco di Augusto e il grandioso complesso di mura romane, costituisce la zona archeologica della città, chiamata un tempo « Augusta Praetoria ». La Porta Praetoria si com-

pone di due porte coronate da torri e di uno spazio intermedio. Fino a qualche tempo fa, tuttavia, non rimaneva alcuna traccia degli elementi che in origine dovevano collegare fra loro le due porte. Soltanto ora è stato possibile portare alla luce tutta una serie di paraste, che concludevano il complesso architettonico. Abbassato, quindi, il livello stradale e demoliti gli edifici adiacenti, sono stati scoperti gli archi interrati dei fornici, e le basi delle torri, restaurate secondo lo schema originario, sono state rimesse in luce nella maestosa imponenza della loro forma primitiva. Sotto le vetuste arcate dei fornici continua a passare la strada, che è quella romana delle Gallie.

— Sono quasi ultimati i restauri all'antichissima chiesa di San Silvestro ad Alatri, costruita agli inizî del 1200, che aveva subìto, attraverso i secoli, numerosissime trasformazioni.

I restauri sono stati compiuti con la massima cautela ed accuratezza: restituite allo spiovente le proporzioni originarie, ricostruito, in base ai frammenti superstiti, il fregio in pietra gialla e nera che adornava la parte alta della facciata, ripristinate le antiche finestre, tutto il prospetto ha riacquistato l'unità della sua massa e l'euritmia del suo stile. Con i medesimi criteri si è proceduto al restauro dell'interno, dove la demolizione dell'intercapedine fra le navate, il rifacimento del soffitto, il consolidamento dei pilastri e sopra tutto il radicale restauro della navata sinistra, sono valsi a rendere alla chiesa la forma genuina del secolo XIV.

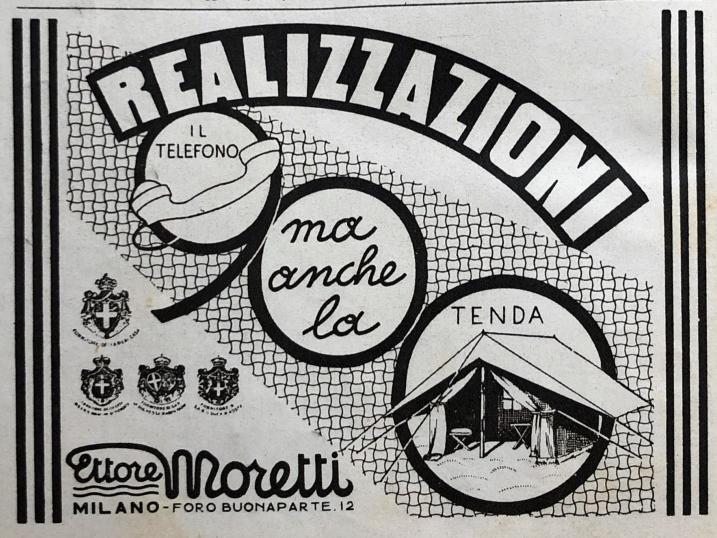
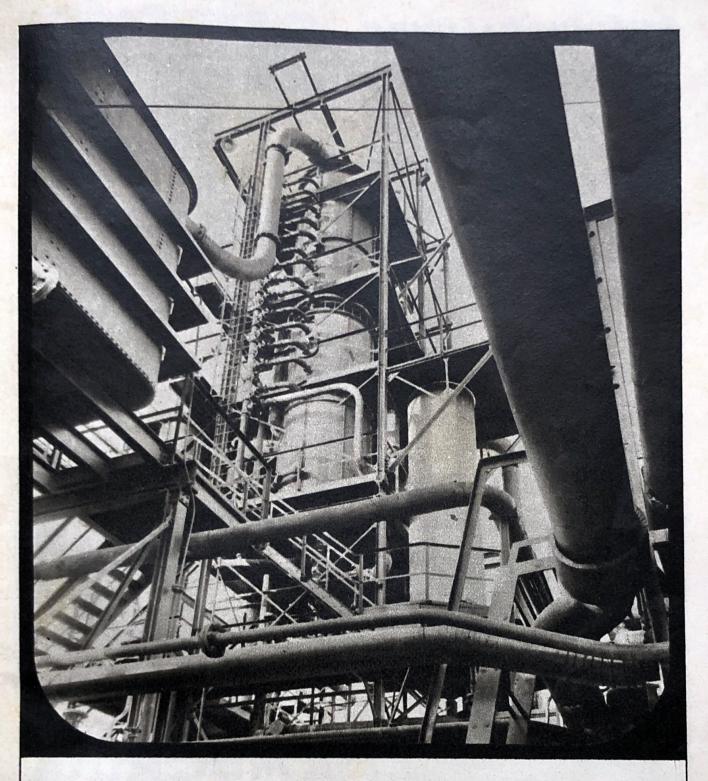
Cure non meno attente sono state dedicate alla decorazione pittorica del tempio. Rimosso l'intonaco che ricopriva la parete dell'abside, sono riapparsi elementi di un pregevole affresco del Trecento, raffigurante *L'incoronazione della Vergine*, e otto rettangoli con figure di Santi. Altrove, come sui pilastri, si è scoperto che sotto alle pitture dei secoli XIV e XV, altre ne esistevano di epoca ancora più antica. Si è proceduto, allora, al distacco dello strato superiore, che è stato riportato su altra parete, in modo da rimettere interamente in luce gli affreschi duecenteschi, senza distruggere quelli più recenti. Ove ciò non è stato possibile, per le cattive condizioni delle pareti, sono stati consolidati e ravvivati i colori delle varie superficie dipinte, lasciando visibili, dove si poteva, i due e anche i tre strati della decorazione, in cui rivivono, in sintesi, tre secoli di bella pittura italiana (1200-1400).

— Nel corso degli scavi archeologici che si stanno effettuando in Albania, è stato rinvenuto un plastico, raffigurante una fanciulla, opera che risale a circa quattro secoli a. C. La figurina è coperta di una sottoveste aderente, a maniche corte, e di una tunica con bretelle, il tutto stretto da una cintura, che mette in evidenza il gioco delle ampie pieghe del vestito lungo sino a terra.

— L'antichissima Cattedrale di Ardea, più volte modificata, dipinta e trasformata, aveva quasi completamente perduta la purezza del suo primitivo disegno, e solo alcune monofore, ancora esistenti sul muro di destra e sulla parte terminale della facciata, ricordavano l'origine romanica del tempio. Soprattutto nefasto alla integrità dell'edificio si era dimostrato il restauro eseguito nel 1693.

Nel 1754, la chiesa era stata sconsacrata. Riaperta, in seguito, al culto, aveva subìto nuove trasformazioni, a cui seguirono anni funesti di incuria e di abbandono: tutto faceva prevedere un crollo imminente e completo.

Fortunatamente, il Ministero dell'Educazione Nazionale assumeva il finanziamento dell'opera di restauro, ed ora i lavori, razionalmente condotti, volgono alla fase conclusiva. La chiesa, liberata da ogni ingombro superfluo, appare ricomposta in linea di armonica e decorosa dignità stilistica. Quanto era rimasto di genuino e di antico è stato rimesso in luce. Bella soprattutto la pura facciata romanica, col suo occhio rotondo, il suo elegante portale, la piccola finestra e l'esile campanile.

— Nella Dalmazia settentrionale, a Malak, presso Rasanze, sono stati scoperti un grande sarcofago in marmo, un cippo del tipo così detto liburnico, una stele con ritratti e iscrizioni, ed altri pezzi, che sono stati portati a Nona, nell'antica chiesa di S. Croce.

Automobilismo

Nozioni ovvie ed altre meno note sul buon impiego dei pneumatici.

Tra i più assillanti imperativi dell'utenza automobilistica nell'ora che volge è il rigoroso, pregiudiziale risparmio della scorta di pneumatici: sarebbe sommamente desiderabile che, almeno sulle autovetture – fatte poche eccezioni, per le macchine soggette a chilometraggi particolarmente intensi o per quelle dalle gomme già inizialmente consunte – la dotazione attuale non esigesse ricambio possibilmente finché dura la guerra.

Dell'argomento ci siamo altra volta occupati, dando qualche consiglio pratico sul modo di far durare le gomme. Esso, tuttavia, è sempre d'attualità: e forse non sarà inutilmente ribadito da un breve esame degli elementi razionali, che giustificano, in linea tecnica, i consigli pratici già espressi. Ce ne offrono lo spunto la domanda di un lettore, che vorrebbe sapere se è più nociva la velocità o il sovraccarico, e per quale ragione, sembrando all'interrogante che la velocità di per se stessa, su strada liscia, non possa manifestarsi sensibilmente distruttiva senza il concorso dell'elevata temperatura estiva; e l'articolo di un periodico, che svolge in merito alcune discutibili teorie, non sempre approvabili e forse pericolose.

Sul valore negativo della velocità, in fatto di conservazione dei pneumatici, si è forse esagerato in teoria, ma non si è certo richiesto né ottenuto dalla pratica media degli utenti neppure l'indispensabile per evitare gli sperperi più grossolani. È bensì vero che la gomma di buona qualità, sia naturale che sintetica, utilizzata a perfetta regola d'arte nella costruzione del pneumatico-tipo, è una sostanza la cui principale e forse meno nota caratteristica è una miracolosa resistenza all'abrasione, superiore a quella di qualsiasi altra sostanza organica e di molti tra gli stessi metalli. Ed è altrettanto vero che, in teoria, finché la ruota *rotola* sul terreno liscio, cioè privo di ostacoli apprezzabili che possano moltiplicare la forza viva di urti ripetuti e privo di corpi taglienti o pungenti, non dovrebbero verificarsi fenomeni distruttivi, sino a che l'eccesso di forza centrifuga, o di temperatura, o la combinazione di entrambi, non tendano alla disgregazione della gomma o al distacco del battistrada dalla carcassa o degli elementi di questa tra loro: limiti, tuttavia, che, d'inverno e su strada asfaltata, dovrebbero cadere molto al di sopra dei modesti 60 km. all'ora ammessi dalla legislazione di guerra come velocità massima appunto allo scopo di preservare le gomme.

In pratica, tuttavia, non è meno vero che:

1º la gomma perfetta non può pretendersi di regola nelle presenti circostanze; e la gomma ottenuta con parziale reimpiego del cascame o con altri accorgimenti non può avere la resistenza ad abrasione della gomma-tipo.

2º Tanto meno può pretendersi la strada liscia come regola o anche solo come preponderanza di chilometri percorsi. E le asperità stradali hanno ovviamente un effetto non solo abrasivo, ma anche incisivo, che, *grosso modo*, può considerarsi proporzionale alla forza viva onde avviene il contatto, la quale, a sua volta, è in funzione della massa della

vettura per il quadrato della velocità. A velocità di traslazione doppia, quindi, effetti quadrupli.

3° Il rotolamento costante e ininterrotto è anch'esso una condizione puramente teorica. In pratica, le irregolarità stradali provocano continue variazioni di carico nella ruota, corrispondenti a strisciamenti sia nel piano di rotazione (slittamenti), sia trasversali (sbandamenti): sollecitazioni proporzionali anch'esse al quadrato della velocità. Solo una velocità d'ordine assoluto molto basso può assicurare un costante rotolamento, senza distacchi e conseguenti effetti di mola nella ripresa di contatto.

4° Il surriscaldo non dipende che in piccola parte dalla temperatura del manto stradale, nel clima medio italiano. In massima parte, esso dipende dagli attriti, cioè dalla trasformazione di energia meccanica in energia calorifica. E questi attriti (tanto più nocivi con le gomme di mediocre qualità, che patiscono il surriscaldo assai più delle altre) consistono sia nei ripetuti sforzi di flessione, cioè negli scorrimenti molecolari reciproci di ogni elemento costitutivo del pneumatico, e in quello dei vari elementi tra loro (battistrada contro carcassa, cordone contro cordone del tessuto, filo contro filo nel cordone – il tutto in relazione diretta con l'entità delle flessioni e degli scorrimenti, cioè con la pressione di gonfiaggio), – sia negli attriti fra battistrada e terreno, che già abbiam visto crescere proporzionalmente al quadrato della velocità. Si può ritenere che una temperatura sopra i 50-55 gradi cominci ad essere nociva ai pneumatici attuali: temperatura che, in condizioni medie di utenza, su manto stradale a 20°, le gomme di una vettura già posson raggiungere, secondo il carico e la pressione di gonfiaggio, la velocità di 60-70 km. orari. L'altro aspetto della questione (collegato però anch'esso alla velocità) è la pressione di gonfiaggio. È ovvio che la gomma mantenuta piuttosto molle sobbalza di meno e quindi si conserva più aderente al terreno, interrompendo con minor frequenza la continuità del rotolamento e riducendo quindi una delle cause del surriscaldo e dell'abrasione. Ma di qui a condannare, come nell'articolo di cui si è fatto cenno, le più elevate pressioni di gonfiaggio, come se la conseguente tendenza al saltellamento rappresentasse la principale fonte di guai – corre un abisso. Infatti, la gomma molle (intendendo per tale anche quella gonfiata alla pressione prescritta dalle tabelle del tempo di pace, che badavano soprattutto alla comodità di marcia) moltiplica fortemente tutti gli altri attriti, sia interni, per il maggiore scorrimento reciproco degli elementi costitutivi, sia contro il terreno, dove la più accentuata deformazione e l'aumentata superficie di contatto includono sempre un rotolamento misto a strisciamento longitudinale e laterale. Gomma molle, pertanto, significa gomma calda – per non parlare del tormento meccanico costituito dalla pronunciata piegatura sui fianchi, e dalla precoce screpolatura dello strato di gomma esterno.

Il solo mezzo per evitare le interruzioni di aderenza e relativi inconvenienti anche con le gomme ben dure (circa il 50% in più della pressione prescritta) è quello di non esagerare in velocità su strada buona, e di marciare lentamente su strada irregolare. Ecco perché il duplice consiglio da noi già dato e oggi ribadito rimane il toccasana per la conservazione delle gomme.

Cristoforo

Il metanodotto emiliano lombardo.

Il primo grande metanodotto costruito nel mondo, destinato a liberare mezzi di trasporto e bombole dal gravoso servizio di convogliamento del metano tra i centri produttori e quelli di consumo, sta sorgendo in Italia. Del tronco già pressoché ultimato, tra Piacenza e Milano, abbiamo dato a suo tempo la nuda notizia: oggi si hanno i seguenti particolari sull'insieme della grandiosa opera.

Il metanodotto allaccerà Bologna con Milano, e comprenderà due diramazioni alimentatrici: Salsomaggiore-Fidenza (km. 11) e Fornovo-Parma (km. 27). Complessivamente avrà una lunghezza di km. 271, di cui 83 già costruiti: 18 km. misurerà il percorso entro la città di Milano, per servire le colonnine erogatrici. Si è fatto uso di una tubazione in acciaio a giunti saldati elettricamente; il gas è convogliato dalle stazioni di spinta delle officine di produzione alla pressione di 60 atmosfere. Preventivamente queste stazioni sottopongono il metano a processo di filtrazione e di essiccamento, per evitare condensazioni: tuttavia lungo la linea sono previsti appositi separatori per lo scarico delle eventuali condense. Lungo tutto il percorso sono pure disposte camerette d'ispezione munite di saracinesche d'intercettazione, valvole di rottura e manometri di controllo. Il metanodotto percorre di regola la statale Bologna-Milano, ad adeguata profondità.

Si calcola che, all'arrivo, il gas conserverà una pressione di circa 40 atmosfere: le stazioni capolinea o di diramazione lo ricomprimeranno alla pressione di 200 atmosfere per il servizio di distribuzione all'utente.

La rappresentazione della circolazione a simboli convenzionali.

Una buona idea, che può evitare equivoci, incertezze, perditempi e lunghe spiegazioni scritte, accolta dalla polizia tedesca per redigere i rapporti sugli incidenti automobilistici, merita di essere generalizzata: l'adozione dei simboli convenzionali per rappresentare graficamente gli elementi e le accidentalità della circolazione.

Non solo, infatti, nei verbali di polizia può essere utile o indispensabile una piantina: nei libri di testo, nelle perizie giudiziarie, negli articoli di giornali e riviste, nei manifesti delle autorità, nei rapporti di lavoro può essere necessario riprodurre una situazione stradale. Si è finora ricorso, in genere, a lunghi giri di parole, dove l'imprecisione profana ha spesso giocato brutti tiri (incrocio o sorpasso usati promiscuamente per indicare l'incontro, il superamento o l'intersecazione; la destra e la sinistra riferite ora alla strada ora ai veicoli, ecc.), ovvero a grafici, dove, in genere, soltanto l'autore sa essere buon interprete delle proprie intenzioni, a meno di lunghe e ingombranti didascalie.

L'idea risolutrice è semplice: come si è giunti al simbolo convenzionale per i cartelli stradali, perché non giungere, con una simbologia più estesa, ad unificare tutte le rappresentazioni grafiche interessanti la circolazione? Nel «codice» tedesco tutti i veicoli (e persino i pedoni, divisi per sesso e tra adulti e ragazzi) hanno un loro facile, chiaro e mnemonico segno distintivo; altrettanto dicasi delle opere stradali più frequenti e dei principali ostacoli. Altri segni si riferiscono alle manovre e alle impronte: una linea ondulata rappresenta una frenata, una linea a tratteggio trasversale, rispettivamente inclinata verso destra o sinistra, una slittata verso quel lato, ecc. Ci auguriamo che l'iniziativa venga sviluppata e si divulghi.

Una macchina troppo intelligente...

Il sistema psicologico per ridurre la velocità degli automobilisti ha sempre stuzzicato gli inventori (naturalmente appiedati). Dopo gli scheletri umani autentici e i rottami residui dei più clamorosi incidenti stradali, innalzati dagli Americani su vistosi piedestalli in prossimità dei punti più pericolosi; dopo la nostrana girandola di coda assumente automaticamente una determinata colorazione con l'eccesso di velocità, in modo da addi-

tare il contravventore al pubblico vilipendio e al facile accertamento fiscale del suo fallo; dopo l'automatica seminagione di cartellini con le proprie generalità; dopo il contachilometri parlante, che, oltre una certa velocità, intona la marcia funebre a memento del conducente – ecco ora fare il giro delle agenzie d'informazione l'ultimo ritrovato americano: un cronometraggio elettrico automatico tra due stazioni stradali nascoste, che compilano da sé la media oraria, e la comunicano, con un cartello luminoso attraverso la via, all'automobilista frettoloso: «attenzione, voi marciate a tante miglia all'ora!».

A parte l'ingenua fantasia di chi ha lanciato per primo la notizia, dimenticando che tra le due stazioni di cronometraggio passerà presumibilmente più di una macchina per volta, sicché occorrerebbe che il nuovo dispositivo fosse atto anche a scoprire le generalità del conducente, per non confondere il conto e per richiamarlo con un avviso personale, pena una vera babilonia – e a parte ancora la stranezza che, in tanta penuria di carburante e di gomme, gli Americani possano ancora costituire un pubblico pericolo con le loro intemperanze velocistiche – vien da chiedere se non sia l'ora che qualche inventore si dedichi all'invenzione di notizie che non abbiano per presupposto il «dàgli all'untore», nei confronti dell'automobilismo...

Acquisti rateali a consegna differita.

Il sistema del «libretto di risparmio», che prima della guerra era stato lanciato in Germania per la prenotazione della «Volkswagen» (la vettura popolare tedesca), sistema che, stando a dichiarazioni del nostro Ministro delle Finanze, sarebbe stato allo studio anche in Italia per svariate applicazioni nel periodo bellico (ma di cui da tempo non sentiamo più parlare), risulta ora imitato in casa del nemico, e precisamente negli Stati Uniti, dove viene gabellato per originale con un certo fervore propagandistico.

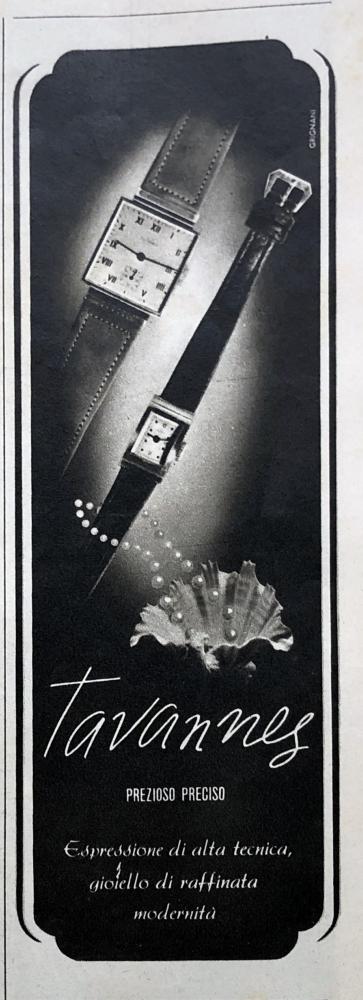
Recenti accordi, infatti, tra l'Ufficio centrale delle produzioni di guerra in U. S. A. e il Comitato delle Banche Federali, avrebbero varato il progetto di organizzare una speciale vendita a rate di articoli d'un certo valore, tra cui le automobili, differendone però la consegna a fine guerra, intervenendo il Governo a garantire l'osservanza degli obblighi dei fornitori.

Il sistema ha due scopi: quello dichiarato di mantenere in vita e in efficienza la colossale organizzazione commerciale automobilistica – gli uffici di vendita, gli istituti di finanziamento, le organizzazioni pubblicitarie e l'interesse della stampa – e quello sottinteso di combattere l'inflazione, sottraendo al consumatore le facili esuberanze di denaro liquido caratteristiche del tempo di guerra, e facendole indirettamente affluire a disposizione dell'erario. Il risparmiatore è attratto dalla certezza di acquistare sin d'ora, a prezzo fermo, un'automobile che finirà di pagare e che dovrà ritirare soltanto al ritorno della normalità; mentre il solo fatto che il Governo garantisca questi contratti dovrebbe agire beneficamente, per ovvie ragioni psicologiche, sulle previsioni e manovre inflazioniste, e quindi sulla stabilità della moneta. Sintomatiche, tuttavia, queste preoccupazioni nella patria dell'oro!

Modalità per l'impiego di due rimorchi.

La notizia sommariamente data, settimane or sono, dai quotidiani, circa il provvedimento ministeriale che autorizza la circolazione degli autotreni composti di una motrice e due rimorchi, ha provocato numerose richieste di chiarimenti sulle relative modalità.

Precisiamo, dunque, che tale circolazione è ammessa soltanto sulle strade pianeggianti, offrenti curve a raggio non minore di metri 20, con una larghezza utile di piano carreggiabile non inferiore ai 6 metri. La velocità massima dell'autotreno non deve superare i 30 km. orari.

I rimorchi da accodare devono essere entrambi del tipo unificato, con giunto di accoppiamento pure unificato. Le motrici devono appartenere ad uno dei seguenti tipi: Fiat 666 N e 634 N (con rapporto al ponte 3-34) per rimorchi grandi; e 626 N, 621 N (con rapporto

al ponte 3-28), 632 N, 633 N (rapporto 3-28) per rimorchi medi; Lancia 3 RO e RO-RO per rimorchi grandi, e RO per medi; Alfa Romeo 800 e 85 C per rimorchi grandi, 430, 350 e 500 per medi; Bianchi Mediolanum Miles e Mediolanum 1936 e 68 per rimorchi medi; Isotta Fraschini D 80 CO per rimorchi grandi; Ursus, 6 Bud e 6 Bld per rimorchi grandi; Taurus e 3 BOD per medi.

In ogni caso, le motrici devono essere provviste di freno efficiente del tipo continuo automatico ad aria compressa, e portare su entrambi i lati un idoneo specchio retrovisivo.

La patente di guida ai prigionieri di guerra.

In Germania, l'organico e umanitario piano di lavoro previsto per i prigionieri di guerra ha portato a considerare l'opportunità di concedere, in determinati casi, la patente di guida, al fine di non ammettere deroghe all'obbligo di tale documento per quei prigionieri che vengono utilizzati nella conduzione di automezzi, trattori ecc., presso le aziende agricole o industriali a cui vengono addetti.

Si è deciso che dalla concessione siano esclusi soltanto i prigionieri sovietici, mentre per gli operai dei territori orientali è prevista unicamente la patente per la guida di trattori. Ai prigionieri di guerra in genere, di altra nazionalità, può essere intestata la patente per la guida di automezzi di carattere utilitario: è espressamente prevista (con quella precisione che sempre distingue i nostri alleati) la deroga alla norma di legge che impone per l'autoguida la conoscenza della lingua tedesca.

Tale provvedimento si riferisce anche al Governatorato generale e al Protettorato.

L'auto elettrica ideale...

Troppo lontana per poterne controllare *de visu* le taumaturgiche caratteristiche, sarebbe nata in Norvegia una vetturetta elettrica la quale, secondo la stampa estera che ne dà notizia, risolverebbe tutti i problemi.

Essa è presentata come una due-posti comoda e spaziosa, sufficientemente veloce (il dato non è precisato), a carrozzeria chiusa. È precisato, invece, che pesa non più di 300 kg., e che ha un'autonomia di 150 km.: non solo, ma ogni vettura è provvista di un caricatore di soli 300 watts (?), che può essere innestato su qualunque rete di alimentazione elettrica, senza dover ricorrere alle apposite stazioni di ricarica degli accumulatori.

Come, poi, nei 300 kg. possano entrarci la macchina carrozzata e batterie capaci di percorrere 150 km., è un mistero che rinunciamo a sondare...

Monoblocchi inusurabili.

Prima ancora che la pratica costruttiva corrente abbia assimilato il razionale e lodevole uso delle recenti camicie in ghisa nitrurata per cilindri, si annuncia ora dalla Ford un sensibile perfezionamento in tale incamiciatura.

Il fodero di ghisa centrifugata e nitrurata fra cilindro e pistone assicura, come è noto, un velo di materiale estremamente duro (tre o quattro volte più della comune ghisa onde è fuso il monoblocco), che tuttavia non ostacola, ma facilita la lubrificazione del pistone in ragione di una certa porosità superficiale del fodero, che viene così ad eliminare praticamente l'usura del monoblocco, riducendo al minimo le revisioni e sopprimendo le rialesature, cioè moltiplicando la vita efficiente del motore.

Il perfezionamento ora introdotto dalla Ford a tale sistema è d'ordine economico e pratico ad un tempo. Alla spessa camicia in ghisa speciale nitrurata è sostituita una camicia in lamiera d'acciaio comune, il cui interno è trattato alla soda e l'esterno stagnato, il tutto portato a circa 700° di temperatura in atmosfera d'ammoniaca e ossido di carbonio. Vantaggio, oltre al minor costo: solo la faccia interna a contatto col pistone subisce il processo d'indurimento, mentre la faccia esterna, relativamente tenera, assicura un'intima e perfetta adesione al monoblocco entro il quale il fodero viene forzato con relativa facilità, rimanendo assicurato un ottimo e uniforme scambio termico e garantita l'indeformabilità.

Cicloturismo

GUIDA PRATICA DEL CICLOTURISTA

I rigori dell'inverno sono finiti. Ecco marzo con i primi tepori che annunciano la primavera, con le prime giornate luminose. Spariti cappotti e pellicce, sciarpe e guantoni, riprendiamo l'agilità dei movimenti, e il nostro spirito si rianima nell'aria più lieve e ossigenata. L'azzurro e il primo sole fanno rinascere il desiderio della fuga dai grandi centri abitati, la gioia del vivere sano all'aria libera, pedalando giocondamente lontano dalle città, nel silenzio delle nostre valli, sulle strade della nostra bella Italia.

Il cicloturista si prepara: già ha staccato dal solito gancio invernale la fida bicicletta, compagna dei giorni festivi, e sta meditando sui programmi futuri.

Mai come in questi tempi il cicloturismo è stato di attualità, un poco per la moda, molto per necessità. Le biciclette si sono moltiplicate, gli appassionati del ciclismo sono legioni. Pensiamo, perciò, di far cosa utile e grata ai nostri lettori presentando, a cominciare da questo numero, una « Guida pratica del cicloturista », specie di *vademecum* che comprenda consigli utili, osservazioni, nozioni varie di ordine meccanico, fisiologico, turistico, ad uso di chi non è molto addentro nelle segrete cose di questa attività popolare, che è certo meno semplice di quanto possa sembrare a prima vista.

Primo: la bicicletta.

Poiché siamo nel mese in cui il cicloturista provvede innanzi tutto alla preparazione del mezzo meccanico, ci occuperemo in questo numero della bicicletta.

È il capitolo primo, e naturalmente, anche il più importante.

Incominciamo a descrivere una bicicletta adatta per il turismo. Ognuno sa che per questa forma di attività non occorre una bicicletta specialissima, extraleggera e di gran lusso. Per fare del turismo è necessario possedere una bicicletta robusta, solidamente costruita e perfettamente equipaggiata in accessori e comodità, affinché si adatti a superare tutti gli ostacoli e i disagi a cui si va incontro nei lunghi viaggi: pianura, salita, vento, strade poco agevoli o sconnesse, discese.

Il cicloturista deve provvedere per tempo a che la bicicletta non manchi di nessuno dei requisiti indispensabili a rendere facile il turismo. La classica bicicletta da turismo deve, perciò, avere le seguenti caratteristiche:

1) Telaio ben disegnato e rigido.
2) Cambio di velocità.
3) Gomme di sezione in rapporto al peso del ciclista.
4) Sella ottima (raccomandabile quella del tipo corsa su strada).
5) Due ottimi freni.
6) Manubrio da turismo (tipo semiorizzontale).
7) Fanaleria a dinamo ottima.
8) Porta-bagagli posteriore, con sacche laterali.
9) Porta-bagagli anteriore più piccolo.
10) Arnesi e utensili vari per piccole riparazioni.

Che cos'è un telaio.

Non crediamo indispensabile indicare qui per quali ragioni fisico-meccaniche si è addivenuti alla costruzione, ormai standardizzata, del telaio rigido, né come si è giunti, attraverso molti esperimenti, a trovare la formula fissa. Ci limiteremo a descrivere questo tipo di telaio e a darne le misure tipiche.

La lunghezza del tubo, che dal reggisella va al movimento centrale, è in rapporto all'altezza del ciclista, ed ha una sua formula fissa. Per un arto inferiore di m. 0.83 occorre un tubo reggisella di m. 0.55. (La misura delle gambe va presa dalla sinfisi pubica a terra).

Questa che abbiamo dato è la misura minima. Per ogni centimetro in più bisogna aumentare di mezzo centimetro la lunghezza del tubo reggisella, per modo che ad arto di m. 0.84 corrisponde un tubo di 0.55 e mezzo, per 0.85 un tubo di 56, ecc.

Il tubo reggisella deve avere una pendenza di 72 gradi, e la stessa va adottata per lo sterzo.

La lunghezza del tubo superiore orizzontale è anch'essa relativa all'altezza del ciclista. In questo caso, si misurano le braccia, dall'*acronion* (punto esterno della clavicola) al polso (radio), e il busto dal punto giugulare (margine superiore dello sterno) al pube.

Le due misure si sommano, e il tubo orizzontale della bicicletta deve avere queste proporzioni: a centimetri 117 (somma delle due misure anzidette) corrisponde un tubo orizzontale di cm. 55, a 120 corrisponde 55 e mezzo, a 122 corrisponde 56, a 124 corrisponde 56 e mezzo, a 126 corrisponde 57, ecc., continuando con le stesse proporzioni. Le misure dei tubi vanno prese da centro a centro, vale a dire dalla cosiddetta mezzaria delle pipe del telaio.

Stabilite così le misure fondamentali, bisogna assicurarsi che la distanza dal perno del movimento centrale al mòzzo della ruota posteriore sia di circa 43-45 centimetri e che il movimento centrale (perno) sia alto 27 centimetri da terra, misurando con la bicicletta in marcia, quindi, con le gomme gonfie.

Per la forcella anteriore tener presente che la inclinazione dei due foderi, necessaria per l'ammortizzamento delle vibrazioni, non dev'essere esagerata, per non compromettere la facilità di guida. Di massima, l'inclinazione per una bicicletta da turismo non deve superare i 7 centimetri, rispetto alla linea che parte dal canotto dello sterzo.

Si tenga presente che, per una buona bicicletta da turismo, è necessaria la solidità, quindi la fabbricazione in materiali di alta resistenza. Non si consigliano, perciò, né il duralluminio, né le leghe leggere in genere, la cui resistenza non è ancora accertata.

Accorgimenti.

Le leghe leggere sono, d'altra parte, abbandonate in questi tempi, da quando, cioè, è stata imposta la bicicletta *tipo ministeriale*. Si deve ammettere che la bicicletta tipo della categoria sport è indicatissima per il turismo, specie quella che esce dalle grandi fabbriche specializzate, e non c'è, quindi, bisogno di andare alla ricerca di macchine speciali.

Ma sono necessari parecchi altri accorgimenti tecnici e costruttivi per allestire una bicicletta da turismo in tutto rispondente alle necessità di lunghi viaggi. I tubi devono essere conificati e ingrossati alle estremità; la testa di forcella deve avere una lingua di ferro di circa 10 centimetri incorporata nella faccia interna del fodero, per immunizzare il ciclista dagli urti e dalle vibrazioni nelle discese. Occorre che il manubrio (escludere le leghe leggere anche negli attacchi prolungati) sia largo quanto le spalle (distanza biacromiale), per non ostacolare la respirazione; non troppo, però, per non fare aumentare la resistenza dell'aria alla penetrazione.

Successivamente ci occuperemo delle ruote, delle pedivelle, dei cambi di velocità, delle gomme, della sella. Per oggi basta. Ma avvertiamo i lettori che saremo, comunque, ben lieti di rispondere alle domande che ci saranno rivolte, se per caso qualche particolare di questa nota non fosse ben compreso. Arrivederci, dunque, al prossimo numero.

Guido Giardini

Comunicazioni

Trasporto degli sci.

È utile ricordare ai nostri sportivi che il trasporto degli sci per ferrovia è ammesso soltanto come spedizione a bagaglio, ma non è consentito nelle carrozze. Ben inteso, l'accettazione degli sci alla spedizione a bagaglio è subordinata alla presentazione, da parte del viaggiatore, del biglietto di viaggio valevole per la stazione a cui sono diretti gli sci.

Trasporto automobili in servizio diretto italo-svizzero attraverso le gallerie del Gottardo, Sempione, Lötschberg-Sempione.

Col 1° gennaio di quest'anno sono state soppresse le «sopratasse di distanza» già comprese nei prezzi relativi ai percorsi svizzeri del Gottardo e del Sempione.

Concessione eccezionale ai GUF.

Per i viaggi degli studenti iscritti ai GUF partecipanti ad attività sportive e culturali, indette dai gruppi, si rilasciano biglietti di andata-ritorno a riduzione del 70%. Fra tali attività sono comprese: *a*) le settimane alpinistiche e marinare, i littoriali della neve, i campi invernali, gare sportive, crociere, raduni culturali, turni e campi di lavoro; *b*) attività sportive di squadre costituite (calcio, palla-canestro, palla ovale, nuoto a squadre, palla nuoto, ecc.).

Viaggi degli iscritti ai GUF dalmati.

Per tutto l'anno in corso è consentita la riduzione ferroviaria del 50% per i viaggi degli studenti iscritti ai GUF di Zara, Spalato e Cattaro, che si recano alle sedi delle università italiane. Le stazioni di Ancona, Bari, Trieste, Venezia, Fiume e Postumia sono autorizzate a rilasciare biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno speciali, con validità a richiesta e per le località sedi di università, a quegli studenti che presenteranno le credenziali (in doppia copia) del GUF.

Viaggi degli iscritti al CAI.

Per l'anno in corso è concessa la riduzione del 50% ai soci del CAI in viaggio per escursioni alpinistiche, del 70% se si tratta di gare di preparazione alpinistica. Gli interessati dovranno essere muniti, oltreché della tessera di riconoscimento con fotografia emessa dai CAI (fatta eccezione per quelli provenienti dall'estero, per i quali è sufficiente il passaporto), di speciali credenziali in doppia copia timbrata con bollo a secco della Direzione Generale delle F. S. Servizio commerciale. Saranno rilasciati biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno validi 20 giorni, esclusivamente per località montane. È consentito il ritorno da una stazione diversa da quella di andata, purché indicata al momento dell'acquisto del biglietto.

Concessione eccezionale all' O.N.D.

Per i viaggi degli iscritti all'O.N.D., partecipanti ad attività inerenti alle organizzazioni sportive, educative, artistico-popolari e simili, è consentito il rilascio di biglietti di andata-ritorno a tariffa ridotta del 50%. I biglietti saranno validi per l'andata a partire da 5 giorni antecedenti l'inizio delle attività, e il ritorno fino a 5 giorni dopo il termine delle stesse.

Invio pacchi a militari della R. Marina.

Fermo il divieto di spedire pacchi diretti a militari della R. Marina con destinazione oltremare, è ammessa l'accettazione e l'inoltro dei pacchi per i militari suddetti imbarcati su navi a dislocazione segreta, purché rispondano ai seguenti requisiti:

a) non superino il peso di Kg. 2;

b) contengano esclusivamente indumenti personali;

medicinali; piccoli oggetti di uso personale non facilmente deperibili;

c) siano confezionati con involucro di legno o con cassettina di legno suggellati;

d) portino nell'indirizzo l'indicazione « Ministero della R. Marina-Roma ».

Gli invii non rispondenti a tali requisiti, o che risultassero di contenuto diverso da quello denunciato, non hanno corso e vengono respinti ai mittenti.

Esportazione di valuta a mezzo vaglia internazionali.

Con le norme qui appresso indicate sulla esportazione di valuta all'estero, vengono abrogate tutte le disposizioni precedentemente emanate in materia.

L'importo massimo normale dei vaglia internazionali è di L. 50, e ciascun richiedente non può spedire più di un vaglia al mese a favore dello stesso destinatario.

L'emissione dei vaglia deve essere richiesta all'ufficio postale competente per territorio, in relazione alla residenza segnata sul documento d'identità personale che il mittente ha l'obbligo di esibire.

Per la spedizione all'estero di somma superiore alle L. 50, come pure per le rimesse mensili di carattere continuativo, il mittente deve esibire l'autorizzazione della filiale della Banca d'Italia territorialmente competente rispetto al luogo di residenza, autorizzazione che verrà ritirata dall'ufficio postale. In tali casi, i vaglia possono essere emessi per somme non superiori alle L. 1000 ciascuno, convertite in valuta del paese di destinazione.

Lo scambio di vaglia col Protettorato di Boemia e Moravia...

... è ammesso alle stesse condizioni vigenti con la Germania.

NEI TEMPI... RESISTE E SI AFFERMA
MACEDONIA EXTRA
MACEDONIA
EXTRA

Varie

LE COSTRUZIONI NAVALI NEGLI STATI UNITI D'AMERICA

Molto si dice e si scrive circa i problemi dei trasporti marittimi che i nostri nemici debbono affrontare, ed è difficile discernere quanto vi sia di esatto e quanto di inesatto anche per ciò che si riferisce ai confronti tra la situazione attuale in questo campo e quella della prima guerra mondiale.

Certo è che gli Statunitensi, al momento in cui si delineò il pericolo di un conflitto mondiale, erano impegnati in un programma di rinnovamento della loro flotta mercantile, allo scopo di potenziare i traffici marittimi normali, e che, impostando il problema dei trasporti di guerra, non hanno affatto rinunziato all'attuazione di questo programma. In occasione della ventottesima Convenzione Nazionale del Commercio Estero, che ebbe luogo a New York nel settembre del 1941, l'ammiraglio Emory S. Land, Presidente della Commissione Marittima Statunitense, pronunziò un discorso nel quale, dopo aver accennato alle necessità dei trasporti di guerra, che da un anno già si facevano sempre più sentire, egli non nascose, infatti, che «nel dopoguerra la marina mercantile nord-americana dovrà occupare una posizione dominante, e per questo occorre che gli armatori statunitensi dispongano del maggior numero possibile di navi mercantili». Evidentemente, quindi, gli Stati Uniti d'America mirano anche alla conquista dell'egemonia dei traffici marittimi.

Inoltre, non va dimenticato il fatto che il problema dei trasporti marittimi imposto dalla guerra si è presentato molto più complesso che non nel 1917, e questo sia perché, mentre allora per il trasporto transatlantico di ogni soldato e relativo armamento bastavano tre tonn. e mezzo di carico a bordo delle navi, attualmente, dati i progressi dell'armamento soprattutto nel campo della motorizzazione, sono necessarie dalle 7 alle 8 tonn., sia perché, mentre allora i trasporti si limitavano esclusivamente dall'America all'Europa, su una distanza variante fra 3 e 4 mila miglia, attualmente gli Stati Uniti debbono anche provvedere a trasporti di truppe e di rifornimenti dall'America in Australia, dall'America in India, dall'America in Africa, oltre che dall'America in Europa, su distanze che variano da 5.000 a 18.000 miglia, fatto questo che, da solo, dimostra la necessità di una flotta mercantile doppia di quella del 1917, indipendentemente dal ritmo accelerato degli affondamenti.

Gli Stati Uniti si sono trovati, quindi, nella necessità di costruire il massimo quantitativo di tonnellaggio nel minimo tempo; con la maggior efficienza possibile, tenendo conto della limitata attrezzatura dell'industria navale americana, della limitata disponibilità di mano d'opera specializzata e della necessità di limitare la richiesta di materie prime, per non aggravare il problema dei trasporti marittimi.

In quanto alla costruzione del maggior quantitativo di tonnellaggio nel minor tempo possibile, gli Stati Uniti avevano la possibilità di risolvere il problema adottando il sistema dei *fabricated ships*; ma come risolvere la questione dell'attrezzatura dei cantieri, gran parte dei quali erano stati chiusi dopo il 1919? Come risolvere la questione della mano d'opera specializzata, quella delle materie prime ed anche quella degli equipaggi, per gestire una flotta di 20 milioni di tonnellate di portata, secondo il programma del Presidente Roosevelt, dato che anche gli equipaggi debbono avere una certa esperienza?

Allo scopo di risolvere questi interrogativi, è stato adottato il sistema della saldatura automatica, invece che quello della chiodatura. (I sistemi di costruzione navale sono due, e precisamente quello di inchiodare le diverse lamiere che formano lo scafo di una nave e le diverse soprastrutture dello scafo stesso, e quello della saldatura di queste diverse parti e sovrastrutture). Il primo

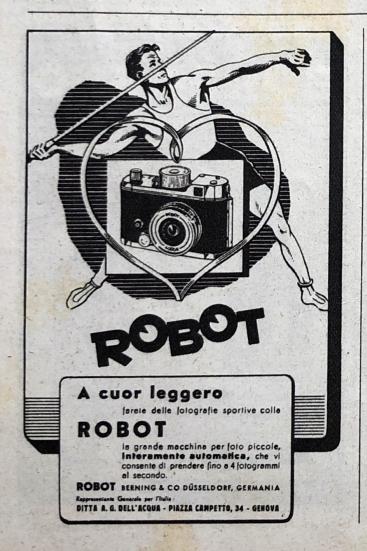
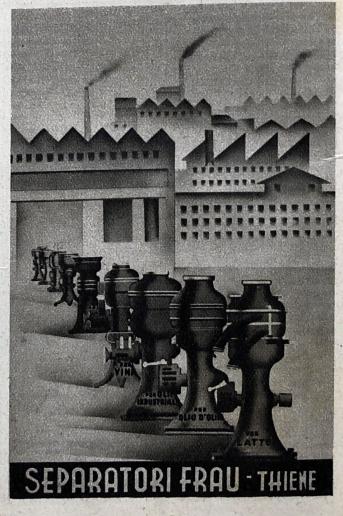
sistema rende necessaria la disponibilità di mano d'opera specializzata e di scali opportunamente attrezzati e serviti da attigue officine meccaniche, ecc., mentre il secondo sistema si traduce naturalmente in un lavoro meccanico facilmente eseguibile anche da mano d'opera non specializzata e, in ogni caso, comporta «un risparmio di peso *sempre sensibile*», che varia secondo il tipo di nave, «*aumentando col ridursi delle dimensioni*» (1). Ciò corrispondeva, quindi, perfettamente alle esigenze del problema che gli Statunitensi hanno dovuto risolvere. Infatti, secondo un comunicato della Commissione Marittima Statunitense, mentre per costruire col sistema della chiodatura le 705 navi mercantili del programma Roosevelt occorrerebbero 2.775.000 tonn. di acciaio, col sistema della saldatura basteranno tonnellate 2.196.000, a parte il fatto che col sistema della saldatura sarà possibile costruire 705 navi di una portata totale superiore di 500.000 tonn. a quella dello stesso numero di navi col sistema della chiodatura, e questo grazie all'eliminazione di strutture interne. Naturalmente, semplificando il sistema di costruzione delle navi, si è semplificata anche l'attrezzatura dei cantieri e, quindi, si è potuto aumentare anche il loro numero. Nessun miracolo, dunque, è stato compiuto negli Stati Uniti, ma semplicemente si è applicato un sistema costruttivo che permette di realizzare un programma di costruzioni, malgrado le deficienze a cui abbiamo accennato.

D'altra parte, questi sviluppi hanno avuto particolari ripercussioni in Gran Bretagna, dove l'agosto scorso la stampa tecnica, con il *Financial News* alla testa, ha posto al Governo di Londra il quesito: per quale ragione i cantieri britannici non costruiscono con lo stesso ritmo dei cantieri statunitensi? In questo interrogativo di un organo della City è da vedere soltanto un quesito di organizzazione della produzione bellica, o non traspare anche un timore che gli Stati Uniti d'America finiscano col sostituirsi alla Gran Bretagna nell'egemonia dei traffici marittimi?

Certo è che la questione ha suscitato molto clamore, ed ha finito per intervenire nella discussione anche il signor J. Ramsay Gebbie, Presidente della *North East Coast Institution of Engineers and Shipbuilders*, il quale, parlando a Newcastle-on-Tyne, ha cercato di giustificare la situazione dell'industria britannica delle costruzioni navali rispetto a quella d'oltre oceano ed ha detto che l'Ammiragliato britannico, rendendosi conto della facilità con la quale la mano d'opera può addestrarsi nelle costruzioni saldate, anche se completamente inesperta nel campo delle costruzioni navali, ha deciso di costruire navi saldate. Ed è stata – ha soggiunto il signor Gebbie – una decisione quanto mai saggia, confermando che, se gli Americani hanno deciso di adottare il sistema della saldatura, ciò deriva dalla difficoltà di trovare in America mano d'opera specializzata.

Siamo però, in ogni modo, sempre nel campo di navi tipo standardizzato, che non potranno mai – secondo gli stessi armatori britannici (1) – sostituire, quanto all'efficienza, il tonnellaggio affondato. Quindi, anche se tra Stati Uniti, Gran Bretagna, Canadà ed Australia si fosse arrivati a costruire, nel 1942, circa 8 milioni di tonnellate lorde di naviglio (5,5 milioni negli Stati Uniti e 2,5 milioni nell'Impero Britannico), ed anche se – come ha dichiarato l'ammiraglio Vickeray, Vice-presidente della Commissione Marittima Statunitense – queste navi rappresentano un miglioramento rispetto alle unità standardizzate costruite durante il periodo 1917-1919, non v'è dubbio che, valutando lo sforzo statunitense, occorre calcolare per la sostituzione di ogni unità affondata, almeno dal punto di vista qualitativo, un'unità e mezza di nuova costruzione. *a. g.*

(1) Pino Fortini – La Marina Mercantile nella depressione economica, nella ripresa e nella guerra (1930-1940) – Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, Milano.

(1) *The Shipping World*. Londra, Agosto 1942.

Il trombettiere comunale di Brescia.

Le deliberazioni comunali, le sentenze giudiziarie, i proclami, i sequestri, le grida, tutto ciò insomma che ora viene pubblicato sui giornali o negli albi era fatto nel Medioevo – sec. XIV, XV – a mezzo di un incaricato speciale, al servizio del Comune e chiamato «il trombetta». Questo ufficiale del Comune si presentava nei luoghi prestabiliti della città, quelli di maggior traffico, e col suono della tromba radunava attorno a sé la gente, indi leggeva ad alta voce quanto gli era stato comandato di leggere, e la pubblicazione, vale a dire la lettura, era considerata sufficiente ad ogni effetto legale. Circa i luoghi dove il trombettiere comunale di Brescia doveva fermarsi, il Guerrini ne fa menzione, ed erano: la Porta occidentale del Broletto (Loggia delle Grida), la Piazzetta della Pallata, e presso la colonna San Marco in Piazza del Comune (al posto della colonna ora vi è il monumento alle Dieci Giornate). Le deliberazioni o provvisioni comunali ricordano alcuni di questi trombettieri, ai quali rimase spesse volte appiccicato il nome di «trombetta» dato loro dal popolo, e tali provvisioni ci fanno sapere ancora che all'importante ufficio erano scelte persone che sapevano suonare a perfezione la tromba, affinché il suono ufficiale avesse una impronta seria ed artistica. Così che se tali trombettieri non si trovavano in città, si cercavano altrove, e anche da lontano venivano «condotti a soldo» dal Comune, purché fossero abilissimi suonatori.

Il 26 febbraio 1469 veniva eletto trombettiere comunale un certo Luca di Venezia, raccomandato dal Capitano veneto della città nob. cav. Gianfrancesco Pasqualigo. Questo Luca da Venezia, soprannominato «il gobbo» a causa della sua imperfezione fisica, veniva a sostituire un certo Bernardo da Padova, il quale era stato dimesso dal Comune perché assente dalla città da sei mesi e più e pretendeva un salario maggiore di quello pattuito. Ecco il testo latino della deliberazione comunale:

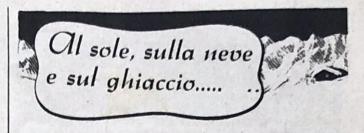
«Pro Luca de Veneciis tubicine sive trombono, artis musicae peritissimo, petente a civitate nostra conduci et convenienti salario mansuatim ei dando et se offerente in hac civitate continue habitate et inservire opera sua in omnibus acti pubblicis, captum fuit de ballotis XI affirmativis et una negativa quod loco Bernardi de Padua tromboni conducti alias, qui cassetur et pro casso habeatur, quia male servivit cum absens a civitate nostra steterit per menses sex continuos et ultra, et etiam non contentur inservire pro soldis XL planet, et eius loco conducator praedictus Lucas dictus Gibbus...».

Nel 1534, nella polizza presentata all'estimo comunale, un certo Nicola Rinaldi si dichiarava: «trombetta ed sonador, stà appresso alli Carmini sive alli beccariis vechi cum a sua famiglia», composta di una seconda moglie (che risulta di 16 anni soltanto!) e di una figlia della prima moglie. Il Rinaldi aveva 33 anni e dichiarava di possedere «una casa in contrada di Carmini sive alli becharii vechi per mio uso, ma al presente l'affitto perché vaddo al servitio dil re de romani...» cioè alla corte di Ferdinando d'Asburgo, fratello di Carlo V, il che dimostra che egli era un trombettiere abilissimo.

Un altro trombettiere pure bresciano e valentissimo fu Giampietro Rizzetti, «sive de orbis, trombetta e citadin de Bressa», come egli stesso si chiamò in una polizza d'estimo presentata al Comune nel 1534, e dichiarava di abitare in casa propria presso il Carmine, alle Beccarie vecchie (ora crocicchio di via del Carmine con la via S. Faustino) e possedeva sedici piò di fondi in quel di Poncarale. Il suo stato di famiglia era il seguente:

«Io Zoan piero de' Rizzetti sive de orbis, de ani 40
cum consorte pure de ani 40
Franceschino mio fiolo, de ani 18
Edoardo item de ani 8, una puta de ani 12
item sua madona vechia de ani 100».

E si potrebbero citare altri trombettieri, ma poi alla metà circa del sec. XVI l'ufficio di costoro era già in decadenza, perché col diffondersi dell'arte della stampa (a Brescia i primi stampatori furono T. Ferrando e Enrico da Colonia, che misero bottega nel 1470), si introdusse l'uso di affiggere, anziché di leggere ad alta voce, gli ordini, i proclami, le grida ecc., emanati dal Comune.

Giovanni Bignami

Documenti manzoniani.

Chi vuol rivivere «La vita e i tempi di Alessandro Manzoni» scorra le pagine di un volume monumentale che, con questo titolo, è stato or ora pubblicato da Hoepli, a cura di Marino Parenti, direttore del Centro Nazionale di Studi Manzoniani. Dopo più di un ventennio di indefessa fatica, questo studioso, specialista in materia ottocentesca, è riuscito a raccogliere la prima iconografia manzoniana in un ricchissimo volume in-4°, di 312 pagine, con 600 illustrazioni (edizione originale di 150 copie, numerata in macchina, in rilegature speciali di stile – velluto e moerro con impressioni in oro e tagli dorati – con copertina conservata, L. 500; edizione definitiva in rilegatura romantica – impressa in nero ed a colori, con ritratto del Manzoni – L. 250), corredate di un testo esplicativo, dettato in forma prevalentemente aneddotica, tale cioè da conciliare i pregi di un'attraente lettura con la preziosa esposizione di dati biografici, di cui molti inediti. Ne è risultata una fonte inesauribile di notizie non soltanto manzoniane, ma sull'Ottocento in genere; uno sguardo vivo e avvincente su quel secolo, che soltanto ora è fatto oggetto di attente ricerche, mentre il Parenti ne sta da anni indagando le più intime e segrete espressioni di vita rappresentate da ogni più minuto documento.

Ma il volume si raccomanda anche per un altro pregio, rarissimo in tempi come questi che corrono. Esso è un capolavoro di buon gusto e di arte tipografica, stampato com'è in carta di lusso, con tutti i più moderni procedimenti tipografici in nero e a colori. Chi mise insieme questo raro materiale documentario e lo illustrò, chi provvide alla sua riproduzione perché giungesse a conoscenza del pubblico hanno titolo di benemerenza per aver arricchito di purissime fonti la storia letteraria dell'ultimo secolo.

I mercati delle materie prime.

All'inizio del quarto anno di guerra mondiale, le caratteristiche fondamentali dei mercati delle materie prime potevano schematicamente riassumersi come segue:

1) *Spostamento delle correnti internazionale di scambio*, le quali hanno cessato di essere intercontinentali e si svolgono oramai nella quasi totalità entro i grandi spazi economici sorti nel corso e per effetto delle operazioni militari e di legami politici. Da ciò l'accumulazione, nei paesi produttori extra-europei, di enormi giacenze di alcune materie prime, e il rafforzamento e l'acceleramento della tendenza all'autosufficienza, che nei Paesi agricoli si esplica con lo sviluppo dell'industria, e in quelli già industrializzati col «ritorno alla terra».

2) *Spostamento dell'organizzazione del commercio delle materie prime.* Questo spostamento ha un duplice aspetto, spaziale e funzionale. Fin dal primo anno di guerra i grandi centri commerciali del continente europeo – ma particolarmente quelli inglesi – separati dai loro mercati d'approvvigionamento d'oltremare, perdettero la loro importanza come centri del commercio mondiale delle materie prime, e tale funzione passò, in un primo tempo, ai mercati nord-americani. Successivamente, con l'entrata in guerra degli Stati Uniti, anche quasi tutti i mercati nord-americani (eccettuati, cioè, taluni mercati cerealicoli) dovettero sospendere la loro attività, e i rimanenti ora non funzionano che in misura molto ridotta.

3) *Regolamentazione dei prezzi.* Per effetto dell'accennata regolamentazione statale, anche i prezzi delle materie prime sono direttamente o indirettamente stabiliti dalle autorità pubbliche, e quindi non hanno più alcun rapporto con la situazione statistica del mercato. La libera formazione dei prezzi è stata dovunque sostituita dalla fissazione di essi da parte dello Stato. Elemento importante nella determinazione dei prezzi è oggi il costo dei trasporti, per cui, in molti casi, il prezzo di vendita nei paesi consumatori è di parecchie volte superiore al prezzo di acquisto pagato ai produttori. Data la politica di stabilizzazione dei prezzi e la fissazione dei prezzi massimi per ormai tutte le principali materie prime, l'unico interesse che presentano oggi i prezzi deriva dal raffronto fra il livello attuale e quello prebel-

lico. A tal proposito è curioso notare che, nonostante i forti rialzi intervenuti negli ultimi tre anni, l'attuale livello dei prezzi della maggior parte dei prodotti è inferiore a quello toccato nella precedente guerra mondiale, e ciò in particolare per le materie prime di diretta importanza bellica. Le ragioni di ciò sono la forte diminuzione dei costi di produzione intervenuta negli ultimi vent'anni e il fatto che negli Stati Uniti l'organizzazione del commercio delle materie prime, contrariamente a quanto avvenne nel 1914-18, è stata affidata a enti statali.

Cereali.

4) *Situazione dei singoli mercati*. All'inizio del quarto anno di guerra, i mercati cerealicoli avevano subìto i minori mutamenti. Infatti, nei paesi produttori, separati dai loro principali mercati di sbocco, le scorte si mantengono sempre ad un livello assai elevato. Ciò in particolare per il frumento, le cui giacenze presso i quattro grandi paesi esportatori – Stati Uniti, Canadà, Argentina e Australia – sono valutate a non meno di quaranta milioni di tonnellate, equivalenti a due anni di importazioni dei paesi consumatori.

Cotone.

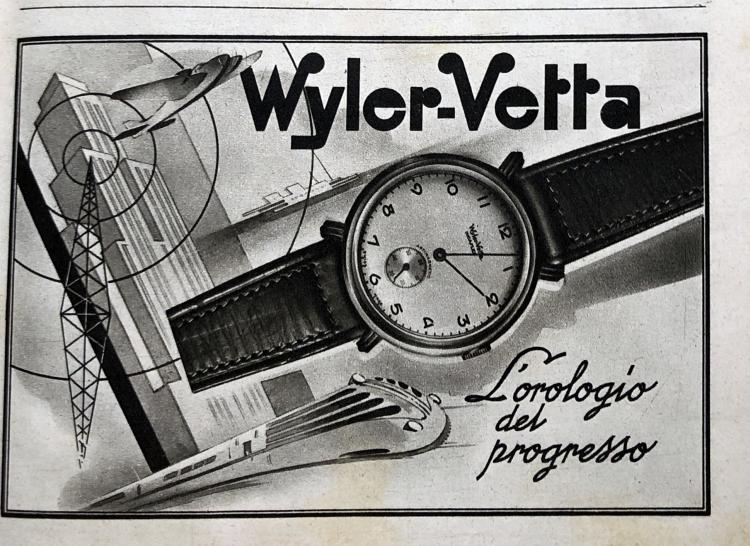
L'avvenimento più importante sul mercato del cotone è il favorevole andamento del raccolto nord-americano nella campagna in corso (1 agosto 1942-31 luglio 1943). La prima stima ufficiale, fatta in agosto, valutava il raccolto in 13.090.000 balle, contro 10.820.000 del raccolto scorso. La stima del settembre ha previsto un raccolto ancora maggiore: 14.030.000 balle, ma quella dell'ottobre ha ridotto questa cifra a 13.821.000: cifra comunque sempre superiore di 2.800.000 a quella della scorsa campagna. Tenendo conto delle scorte, le disponibilità nordamericane nella campagna in corso ammonteranno a 24.210.000 balle, contro 26.630.000 all'inizio della campagna precedente.

La produzione mondiale di cotone si fa ammontare, nella scorsa campagna, a 25.810.000 balle, contro 26.340.000 in quella 1940-41 e 28.510.000 in quella 1938-39. In complesso, essa mostra la tendenza a diminuire, a causa anche della riduzione del 50% dell'area coltivata in Egitto (decisa dal Governo), nonché della contratta produzione dell'U.R.S.S., per effetto delle perdite territoriali subìte. Si nota, invece, un aumento nelle superfici coltivate in Europa, specie nei paesi balcanici.

Metalli non ferrosi.

La situazione dei mercati dei metalli non ferrosi (rame, stagno, zinco, piombo) appare esattamente inversa di quella dei mercati cerealicoli. Essa è caratterizzata da un notevole aumento della produzione, sempre insufficiente, però, a soddisfare le necessità del consumo enormemente cresciuto per l'importanza di questi metalli nella produzione bellica. In questo settore, come si è già rilevato, le quotazioni non sono più un indice della situazione statistica del mercato, e quindi l'andamento relativamente stabile dei prezzi nel 1942 non mostra i profondi mutamenti intervenuti dopo l'entrata in guerra. I mercati nord-americani risentono, infatti, la triplice influenza del forte aumento del fabbisogno interno, della improvvisa impossibilità di ricorrere ai vecchi mercati di acquisto e della deficienza di tonnellaggio mercantile.

Caucciù.

La guerra ha provocato profondi mutamenti nel mercato del caucciù. I principali Paesi produttori – la Malesia e le Indie Orientali Olandesi – sono attualmente in mano giapponese, mentre i principali consumatori, l'Impero Britannico e gli Stati Uniti, separati improvvisamente dai loro mercati di rifornimento, hanno dovuto cercare di approvvigionarsi altrimenti, sviluppando la produzione di caucciù sintetico negli Stati Uniti, aumentando la produzione di caucciù naturale, e creando nuove piantagioni nel territorio del Rio delle Amazzoni, malgrado i poco felici risultati di precedenti tentativi e il non breve periodo – 4 anni almeno – necessario per ottenere la materia prima.

Fra i libri

GIULIO AMADIO – *Un discorso inedito di Antonio Bonfini tenuto alla presenza di Federico da Montefeltro Duca di Urbino*. Pag. 188. Tip. « Sisto V. », Montalto Marche 1942-XX. L. 10.

ARTURO MAZZEO – *L'educazione all'aperto*. Pag. 102. CEDAM, Padova 1943-XXI. L. 10.

CARLO VON CLAUSEWITZ – *Della Guerra*. Traduz. dal tedesco del Gen. di C. A. Ambrogio Bollati. Pag. 786. Ufficio Storico dello Stato Maggiore R. Esercito, Roma 1942-XX. L. 25.

CIRO POGGIALI – *Storie e leggende nei Giardini Pubblici di Milano*. Pag. 142, con tav. e disegni in nero e a colori. Soc. An. Antonio Cordani, Milano 1942-XXI. L. 50.

Collana « Paesi d'attualità » - N. 14: ALDO SESTINI – *Le Isole Ionie*. Pag. 74. L. 10. – N. 15: UMBERTO TOSCHI: *Il Sudan anglo-egiziano*. Pag. 57. L. 10. – N. 16: MARCELLO MUCCIOLI: *L'Impero Giapponese*. Pag. 184. L. 20. – N. 17: PIERO LANDINI: *L'India inglese*. Pag. 150. L. 20. Ed. Cremonese, Roma 1942-XXI.

R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA – *Bibliografia geografica della regione italiana*. Fasc. XVII, Anno 1941, a cura del prof. ELIO MIGLIORINI. Pag. 99. Roma 1943-XXI. L. 15.

ENZO NUTI – *Italia regionale amministrativa e turistica*. (Complemento al corso di geografia). Pag. 88. Ed. « Sintesi », Roma 1942-XXI.

ARDITO DESIO – *L'opera di Antonio Stoppani ed i recenti progressi della geologia lombarda*. Estratto dal « Bollettino della Società Geologica Italiana » vol. LX-1941, fasc. 2-3. Ed. Industrie Grafiche Abete, Roma 1942-XX.

SERVIZIO METEOROLOGICO DELL'A. I. – *Sommario delle osservazioni meteorologiche effettuate nel 1939-40 XVII-XIX in A. O. I.* Estratto dal « Bollettino Meteorologico dell'Africa Italiana ». Pag. 341. Società Italiana Arti Grafiche, Roma 1942-XXI. L. 40.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 - MILANO

QUOTA D'ASSOCIAZIONE PER IL 1943-XXI

Soci vitalizi . . . . L. **510,—** (Estero L. **663,—**)

Soci annuali . . . . L. **30,70** (più L. 2 tassa di ammiss.) (Estero L. **40,80**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 Gennaio 1943 - XXI

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 gennaio 1943		N. 99.402
Nuovi Soci annuali al 31 gennaio 1943		» 7.868
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1942	N. 273.965	
Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1943 al 31-1-1943	» 480	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale	» 6.834	» 281.279
		N. 388.549
Presumibili rinnovi di Soci che, già iscritti nel 1942, non pagarono ancora la quota 1943, e presumibili nuove iscrizioni		» 49.451
		N. 438.000

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. **46,–**
Semestr. L. **13,–** Estero L. **23,–**

Abbonamento a **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **51,50** Estero L. **76,50**
Semestr. L. **28,–** Estero L. **40,—**

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. **114,–**

olivetti studio 42
OLIVETTI
la macchina per la vostra corrispondenza personale

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO LXIX - NUMERO 3
MARZO 1943 - XXI E. F.

DOCUMENTI PER LA FEDE

"L'Europa e il Mondo attraverso due guerre"

Con l'articolo che segue, Ettore Cozzani ci guida, in rapida ma chiara e ispirata sintesi, ad un esame dei 71 cartogrammi a colori che costituiscono il volume « L'Europa e il Mondo attraverso due guerre ». Le nitide cartine sono accompagnate da un testo sobrio e obiettivo, ricco di dati storici e statistici, fondati su documenti ufficiali o sulle notizie più attendibili. Questa nuova pubblicazione della C.T.I. (si tratta di un elegante volumetto di circa 80 pagine nel formato de « Le Vie d'Italia ») viene ad aggiungersi alla « Carta del Levante » al 3 milioni, già distribuita, per completare le due pubblicazioni che la C.T.I. ha riservato in dono per il 1943 alla totalità dei suoi Soci. Pertanto, il fascicolo sarà edito in quasi mezzo milione di copie e, nella sua indiscussa attualità, permetterà a tutti indistintamente i Consociati di rendersi conto di ogni trasformazione anche minima subìta dall'assetto geopolitico degli Stati d'Europa e del Mondo dal 1914 in poi, e di farsi un'idea concreta e un giudizio sicuro degli avvenimenti storici di cui siamo testimoni e partecipi. La spedizione della nuova pubblicazione ha già avuto inizio.

Un giorno una delle più nobili voci della nostra terra, quella di Ugo Foscolo, gettò un grido di allarme e di orientamento: « Italiani, io vi esorto alle istorie ». Oggi, come se una voce non meno alta avesse gridato, con uguale senso di allarme e forza di orientamento, « Italiani, io vi esorto alla geografia », la nostra Consociazione Turistica pubblica un volume – *L'Europa e il Mondo attraverso due guerre* – che ogni Italiano consapevole dovrebbe possedere e studiare. Quanta propaganda nemica cadrebbe nel vuoto, o diventerebbe assurda e grottesca davanti alla quieta e penetrante forza persuasiva di queste tavole, e quante nostre discussioni inutili e irritanti potrebbero essere sostituite da queste geometriche documentazioni della illogicità e ingiustizia del passato, della fatalità della lotta presente, della possibilità di risistemare la vita umana secondo linee di ragionevolezza e di equità, che finalmente rendano davvero antisismiche le strutture politiche del mondo!

Non c'è in questo volume una sola parola di interpretazione e di commento, e perciò nessun pericolo di arbitrio o di rettorica: soltanto carte geografiche; e notazioni statistiche in chilometri quadrati e numero di abitanti, rese espressive dalla illuminazione delle date storiche: ciascuno è libero di interpretare e commentare secondo il proprio criterio di giudizio. Ma la forza dell'opera è appunto questa: tutti coloro che hanno equilibrio spirituale e senso della realtà, e un poco di esperienza storica e di istinto politico, non possono interpretare e commentare che in un modo solo: la realtà, attraverso queste documentazioni, si impone a tutte le coscienze.

Chi può negare, a una prima occhiata sulle carte 9, 15, 21 e 33, che a Versaglia la così detta pace è stata architettata sulla base del tradimento, dell'ingiustizia e della follia? Ecco le promesse all'Italia del Trattato di Londra, con la Dalmazia, irta di scogliere e di golfi, di isole e di canali, così evidentemente necessaria alla difesa del nostro nudo fianco adriatico e – se in possesso di stranieri ostili – così pericolosa alla nostra stessa vita; e, invece, a guerra vinta, in compenso dei nostri 700 mila morti e del Piave e di Vittorio Veneto, il nostro diritto adriatico rapinato in favore della Jugoslavia, assurdamente ingrandita con la composizione d'un così eterogeneo mosaico di popoli che, a guardarlo sulla carta, pare la veste di Arlecchino. Ma bisognava metterci alle costole una massa di 12 milioni d'uomini, fanatici d'odio contro l'Italia (per compenso, anche loro!, del nostro salvataggio dell'esercito serbo in rotta). Se si aggiunge a questo assurdo il rifiuto della più piccola zona d'espansione alla nostra cre-

scente potenza demografica, compressa nell'angustia del territorio nazionale e impoverita dalla insufficienza della produzione agricola, e dalla mancanza di materie prime, il tradimento risulta chiaro.

E l'ingiustizia? Basta trascorrere le carte che documentano la mutilazione della civilissima e prode Ungheria, serrata anch'essa in una morsa: Cecoslovacchia e Jugoslavia a Nord e a Sud, la Romania a Oriente (fiera, ma con la piaga della Transilvania allora inasprita dalle istigazioni degli alleati) e i territori che le son viva carne sparpagliati intorno, ai popoli circostanti, come un gettito di coriandoli in una notte di carnevale.

E la follia? Il corridoio polacco: non c'è potenza di parola umana che valga il muto grido di queste carte 15 e 24: la Prussia decapitata, il territorio germanico fratturato come (per ben capire) all'Italia fosse stato imposto di dare un corridoio alla Svizzera, all'altezza di Savona, così che noi, per andare dalla Lombardia al Piemonte, dovessimo o attraversare il territorio svizzero, o scendere a Genova, imbarcarci e far rotta verso San Remo.

In questo atlante è chiaro come la guerra d'oggi sia stata predisposta a Versaglia, proprio come si colloca sotto un edificio una mina a scoppio ritardato.

Ma ecco un'altra idea fondamentale ed essenziale balzar su nuda e lucente da queste carbitanti) davanti alla sua pretesa d'essere la padrona di tutte le plaghe della terra ricche di materie prime, e di tutte le strade e le porte dei mari; e di negare all'Italia (46 milioni d'abitanti anch'essa) la più modesta espansione coloniale; e come è rivoltante la prepotenza che impregiona l'Italia nel mare Mediterraneo, tra Suez e Gibilterra, Malta e Cipro, in modo da poterla tiranneggiare a capriccio, chiudendole il transito delle vettovaglie e delle materie prime, per avere il nostro popolo al proprio servigio in perpetua emigrazione su tutti i continenti, e tenerne gli avanzi nella Penisola, in perpetua dipendenza dal commercio, dall'industria e dai capitali britannici; e come è santa la guerra che mira per prima cosa a liberare il Mediterraneo al nostro respiro e alla circolazione del nostro sangue; e come risultano rasserenanti – anche nelle presenti difficoltà – le condizioni dell'Asse in Africa, dopo il ritiro dalla Libia, per la conquista della Tunisia, così tutta spenzolata verso la Sicilia, da far cardine alla vera e propria porta centrale che divide il nostro mare in compartimenti stagni; e da offrire (finalmente!) con i suoi monti un appiglio all'eroismo italiano, che non si possa più spazzare via sulla liscia tavola del deserto sabbioso, col prevalere dei mezzi meccanici, ossia della ricchezza (oro e gelido calcolo contro sangue e passione).

E a Oriente? Ecco le carte 6, 7, 13 e 31: come si può qui davanti chiudere gli occhi al senso quasi angoscioso della enorme pressione che la massa slava ha sempre esercitata sull'Europa occidentale, e non vedere quanto facilmente la nostra civiltà sarebbe soffiata via con tutta la sua forza spirituale, che (l'Italia in testa) ha dato le più umane forme di vita al mondo, e il senso dell'equilibrio, della giustizia, della bellezza purificatrice e confortatrice? Gli occhi soli qui bastano a dirci che la rivoluzione bolscevica doveva finire con l'impastarsi all'imperialismo zarista, e prendere forza nella millenaria spinta della tundra e della steppa, a raggiungere le calde e ridenti terre del Mediterraneo: e che per noi non c'è che un dilemma: o vincere, e riordinare il mondo in una civiltà nuova, o restare schiacciati (tutte le nazioni occidentali e tutte le loro classi) dalla valanga mongolica, resa terribile dalle armi più moderne che le abbiamo insegnato noi a costruire e a usare.

E quale altro scopo può avere la Russia, e quale gli Anglosassoni, se non l'appagamento d'un diverso ma ugualmente spietato egoismo, che li lancia alla conquista del monopolio delle energie materiali e delle forze demografiche del mondo? Ecco dove la maschera rivoluzionaria e democratica dei due nemici cade: le umili carte 27 e 28 la strappano via senza remissione: libertà? giustizia? Chiedetelo alle forme e alla posizione geografica della Finlandia! Popolo piccolo, pacifico, civilissimo, onesto, leale, generoso, che non ha mai chiesto se non di vivere del suo duro lavoro per contribuire agli sviluppi della civiltà e del benessere umano: la Russia mastodontica tenta di triturarlo sotto la sua scarpa di ferro; gli Anglosassoni, che sono in grado di aiutarlo con facilità estrema, non solo lo abbandonano al suo destino, ma spregiando la più pura gloria umana, conculcando il più alto e splendente sacrificio, gli minacciano la guerra se non cede all'invasore.

Per fortuna, ecco qui l'Africa (carta 53) a dimostrare come l'Europa si salverà, perché, liberata, avrà nell'Africa il suo continente complementare; ecco qui il Giappone con le due Cine (carte 60 e 65) a testimoniare che è destinato ad essere pernio della ricostruzione d'un libero e schietto ordine asiatico; ecco qui l'India (carta 66) a provare un'altra e ben più decisiva negazione dei proclamati ideali anglosassoni e bolscevichi di giustizia e libertà, e a ricordarci con quali chiodi roventi l'India stessa tenga inchiodata la Gran Brettagna al suo delitto; ecco qui finalmente gli Oceani (carte 73, 74 e 75: il Pacifico e l'Atlantico) a suggerirci la più grande speranza, anzi una certezza equilibratrice e confortante: nel mare il nemico sarà battuto; dal mare verrà la vittoria; e gli Stati che col mare han creduto di imprigionarci affamando i nostri corpi e le nostre industrie per imporci il loro arbitrio, dal mare sono a loro volta imprigionati e dal mare saran costretti alla resa.

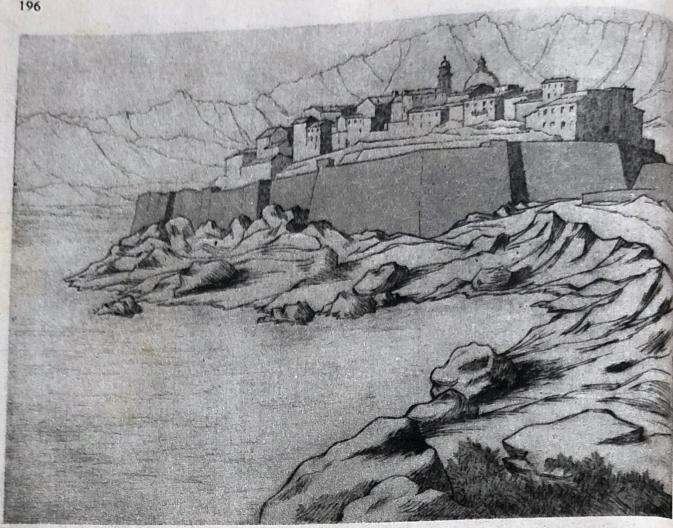
ETTORE COZZANI

FILATRICI A GUAGNO. (*Acquaforte di Guido Colucci*)

ARIA DI CORSICA

C'è in ogni paese, e più forse in ogni regione di ogni paese, una caratteristica che non è della grande tradizione, né della cronaca documentata, anche a non dire della storia; che per la stessa sua natura è immateriale e non circoscritta; e che pertanto sfugge a molti testimoni, anche se tecnici acuti. È l'*aria del paese*: la sua fisonomia più personale, la caratteristica meno vistosa, ma anche meno confondibile: quella che si fa riconoscere dagli iniziati al fascino, dagli osservatori del segno particolare. La hanno in special modo e grado le isole, ed è marcatissima in Corsica.

La sentiva Napoleone quando parlava dell'odor della «macchia» nativa; ma più e meglio la esemplificava la signora Letizia nella sua bellezza altera e un po' scontrosa, nel suo modo di fare e di parlare arcaico e signorilmente rustico, quale si ritrovava ancora fino a poco fa nelle vecchie signore di provincia, allevate da ave nate nel Settecento. Così è, in certo modo, la Corsica ingenua e pastorale, semplice e signorile, isolata dal mondo esterno e reclinata su se stessa; carica della lunga esperienza atavica, e immune, nella sua anima più profonda, dalle contaminazioni della civiltà in decadenza, perché rimasta a contatto della natura.

I suoi caratteri sono scolpiti nel paesaggio, che è triste e solenne, o ridente e sereno, secondo che prevale in esso la foresta o la pianura, lo scoglio o l'aperta marina, la verde *castagniccia* o la *calanca* dai fantastici colori. Arcadia e Tessaglia ad un tempo ritrovavano nel suo non vasto cerchio i Focesi che prima vi approdarono. E la tradizione etrusca e ligure della Versilia e della Maremma, che le stanno di fronte, si ripercuote *oppositis pumicibus* singolarmente nell'isola, prima che le chiese pisane vi riproducano Santa Maria della Spina e San Paolo a Ripa d'Arno. Assai curiosamente certe linee del paesaggio – cielo arioso e luminoso, selve oscure e fitte, clivi verdeggianti di zone prative sparse di candide greggi – possono richiamare l'Irlanda; anch'essa, moralmente, terra esagitata, individualistica e ribelle. La combinazione agreste e marinara è delle più saporose e delle più colorite che si possano offrire anche in

CALVI. (*Aquaforte di Guido Colucci*)

zona continentale; tanto più in un'isola che per la montagna ricorda le Alpi e gli Appennini, per la marina la scogliosa Liguria e la subtropicale Sicilia, mentre la dolcezza del colore «sopra il suol marino» nelle sue squisite sfumature suggerisce la Grecia. Il contrasto, poi, sensibilissimo di forme, di industria e di attività con la contigua Sardegna riafferma la forza d'impressione degli antichi eventi sulla terra còrsa, non troppo modificata da quelli che seguirono. Ma nell'una e nell'altra il senso della famiglia, della giustizia, della tradizione dimostrano un'atavica consanguineità, che documenta la razza. E la presenza, così caratteristica in Corsica, delle cappelle funerarie di famiglia nei recinti gentilizii, che sulla terra avita sono come piccoli camposanti individuali, testimonia e conferma questo senso di aderenza della gente alla terra, con un modo e un significato che restano profondamente impressi nella memoria del visitatore.

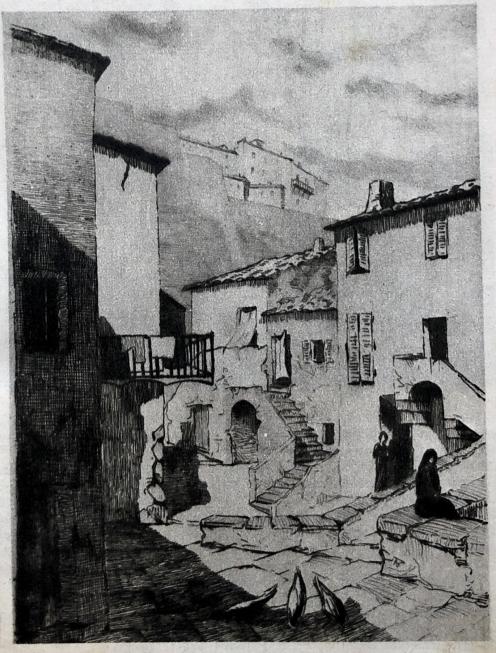
Dall'alta sua rupe, Corte rivaleggia con le città rupestri più famose d'Italia: Orvieto, San Marino, San Leo. Col suo porto racchiuso dalle alte case versicolori e con le sue strade pittorescamente rampicanti verso la Rocca, col suo carattere mediterraneo, fra il medioevale e il settecentesco, Bastia si apparenta alle più famose *pigne* liguri: San Remo, Ventimiglia, Mentone. Del resto, da Calvi a Bonifacio, per Bastelica e Sartene, tutte le città minori della Corsica hanno una loro fisonomia storica, che mentre richiama ad evidenza le rocche e le città della penisola, spira peraltro qualche cosa di così personale e suggestivo, che affascina e incatena l'animo disposto a comprendere. Paese di estrema pittoricità, sì; ma sopra tutto paese di densa e profonda psicologia.

Una dolcezza veramente rivierasca di cielo, di mare, di palme, di giardini si diffonde sopra e intorno ad Ajaccio. Dove fra le sale silenziose del Museo e della Biblioteca e gli aranceti di Barbicaja, fra la piazza del Diamante e quella dei palmizii, nelle passeggiate lungo mare o nelle gite in barca, particolarmente attraenti, poteva comporsi uno schema di esistenza desiderabile e soddisfacente, priva delle vistose distrazioni offerte da altri centri climatici mediterranei, ma appunto per ciò gradita a molti buongustai dell'*otium* classico, nutrito di ragionevoli diversivi, ma non frenetico di mondanità, in ultima ipotesi faticosa. Certo, non si può astrarre, vedendo la città, specie per la prima volta, dal pensiero che di qui uscì, col fulmineo figlio di Letizia, la folgore di guerra che squassò

l'Europa. Ma quando ci si approssima alla terra, si sentono assai più vicini i Napoleonidi che Napoleone. La famiglia subentra all'Uomo. E di lui la cosa più viva è l'accordo prima, il contrasto poi, con l'eroe inseparabile dalla sua terra, Pasquale Paoli. Poiché qui è la terra che domina la famiglia, la famiglia che domina l'individuo. Il senso collettivo della famiglia, della gente, della stirpe (*clan* o *tribus* che sia) sopraffà il singolo; e si ha l'impressione che solo così debba essere, che solo così la compagine del mondo sia più sicura, più coordinata, più armata per la resistenza alle forze disgregatrici.

La casa dei Buonaparte è uno stabile senza speciale carattere, a tre piani d'abitazione sopraelevati ad un piano terreno. Facciata di sei finestre uniformi in fila, con persiane all'italiana. Il terrazzino sopra il tetto fu fabbricato da Carlo Buonaparte, padre di Napoleone, quando egli era segretario di Paoli. Infatti, nel 1768 Carlo abitava ancora la casa Arrighi de Casanova a Corte, ed ivi nacque Giuseppe, poi re di Spagna. In un primo tempo la casa d'Ajaccio non aveva che un piano e le soffitte. Fu devastata e incendiata nel 1793 dai partigiani di Paoli, poi nel 1798 ricostruita da Giuseppe Buonaparte e dalla madre. Nel 1804 Napoleone la donò ad Andrea Ramolino, cugino della signora Letizia; ma lo stesso Andrea la retrocesse, nel giugno 1840, a un altro Giuseppe Buonaparte, che la lasciò alla figlia Zenaide. Zenaide, poi, la offrì a Napoleone III in occasione del suo viaggio in Corsica nel 1860, e da Napoleone III passò al principe Vittorio Napoleone, che la regalò finalmente alla Francia, come monumento nazionale, nel 1923.

La casa è semplice all'interno non meno che all'esterno. Vi si accede da una scala, e di lì subito in un ingresso, che serviva di stanza da lavoro alla signora Letizia. A destra c'è un salottino, scrittoio di Carlo Buonaparte, che dà adito a quella che fu la camera da letto della signora. Essa contiene ancora il fusto del letto, nonché il divano sul quale nacque Napoleone il 15 agosto 1769, nonché la portantina con la quale si vuole fosse trasportata Letizia quando fu sorpresa nella cattedrale dai dolori del parto, così frettoloso, che essa non fece in tempo a mettersi a letto. C'è poi un salotto da ricevere, di considerevoli dimensioni, ancora adorno di tempere sulle pareti, di specchi a cornice dorata, di un clavicembalo.

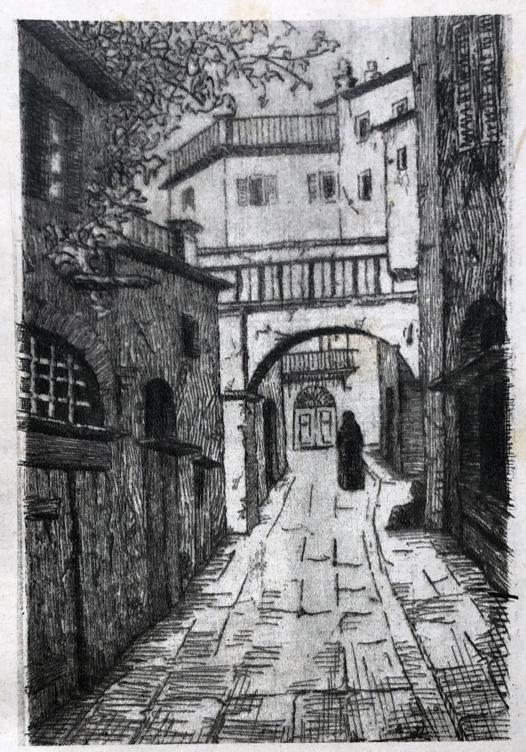
Le stanze che furono abitate da Napoleone (non solo nella sua prima gioventù ma anche dal 1º al 7 ottobre 1799, quando recò alla madre, al suo ritorno dall'Egitto, il Cristo che ora è sull'altar maggiore della Cappella imperiale) sono due: la prima fu il suo studio, la seconda, in fondo all'appartamento, camera da letto. Questa ha nel pavimento un'apertura a trabocchetto, corrispondente ad un sotterraneo, dal quale pare Napoleone potesse sottrarsi, nel 1793, alle ricerche dei partigiani del Paoli.

UNA VIA DI CALVI. (*Acquaforte di Guido Colucci*)

BASTIA – VIA S. ORSOLA.

(*Acquaf. di G. Colucci*)

Chi vede o ripensa la casa di Ajaccio non può non ricordare i versi di Giosue Carducci sulla *còrsa Niobe*; con l'avvertenza, però, che la casa è assai distante dal *selvaggio* mare; e quindi l'evocazione è splendida immaginazione lirica, che non ha riscontro nella realtà. Né la casa è, in realtà, *solitaria*, se non in quanto, dopo il 1799, nessuno dei Buonaparte vi tornò stabilmente.

Nell'isola napoleonica il senso mistico della vita, il senso drammatico della razza irraggiano dalla casa che è una ròcca, dalla foresta che è un asilo. Ivi la leggenda non ha mai la chiarità del mito mediterraneo, ma attinge dalla profondità della foresta l'essenza del suo mistero di tesoro o di terrore, come la leggenda alpina è il carattere psico-geologico della montagna, che in essa si manifesta. Presso Vico, a 1429 metri d'altezza, c'è la roccia della *sposata*, in cui fu cambiata, al ritorno dalla cerimonia, una giovane maledetta dalla madre per la sua inumanità; a Vigna del Vesco, presso il Secco, si narra che il Vescovo di Sagone, residente a Calvi, si lasciò persuadere – in tempo di vendemmia – da una fanciulla a metterle in dito l'anello episcopale. Se non che questo cadde e non si potè ritrovare; ma quando il Vescovo tornò il giorno dopo a cercarlo, al posto della vigna trovò lo stagno che c'è ancora. Sull'altipiano del Campanile il diavolo che vi lavorava la terra ebbe briga con San Martino, che lo rimproverò di

BASTIA – CASA GENOVESE DEL '700.

(*Acquaf. di G. Colucci*)

non saper fare un solco diritto. Il diavolo punse i bovi, ma l'erpice si ruppe contro un sasso; il diavolo buttò il sasso per aria; questo bucò il monte e cadde sulla marina alla Balagna. Quando il diavolo si voltò per ripigliare in mano i bovi, San Martino glieli aveva cambiati in pietre: i sassi della *stazzona* presso il lago di Nino.

Qui la leggenda di sapore medioevale si riconnette direttamente al mondo neolitico delle *stazzone* e delle *stantare* (*dolmens* e *menhirs*); e non è la sola, poiché anche nel Rizzanese ne ritroviamo gli elementi. Un frate scappò da Sartene con una suora; vollero riposarsi presso la strada e la riviera; Dio li cambiò in pietre.

Ai fantasmi e alle voci del Golo, la notte, nei dintorni del Pontenuovo, forse si crede ancora, e si crede ai tesori e alle *orazioni* di Guagno, talismani a contenuto misterioso; ma solo ad una persona per volta è concesso affacciarsi, così, all'inconoscibile. Certo è che per gli studiosi di etnografia la Corsica è un campo maraviglioso, che merita e compensa il più accurato e rispettoso studio: è così raro trovare nel mondo moderno le testimonianze più singolari della tradizione, senza soluzione di continuità, dai giorni delle *stazzone* e delle *stantare* fino ai nostri.

Gli inverni sono mediterranei; quindi, le veglie sono meno lunghe e le solitudini meno opprimenti che nell'alpe: infatti, le arti popolari non offrono con frequenza, nonostante l'abbondanza del legno, quegli esemplari di lavoro lun-

ERBALUNGA (CAPO CORSO). (*Acquaforte di Guido Colucci*)

e in Maremma. Il cane, specie da caccia, è quasi una persona di famiglia, tanto più che ha tradizionalmente anche importanza guerrigliesca, e l'umanità del trattamento lo fa eccezionalmente fidato e arguto. Il cavallo, il mulo, il somarello hanno caratteri individuali e nomi proprii di tutta personalità: ai cavalli da vendere in fiera si infiora e si infiocca la fronte o la coda, come a quelli delle nostre corti medioevali. E se la *muvra*, ornamento della montagna, ha potuto essere assunta a simbolo della fiera e riottosa anima dell'isola, che guarda il mondo esterno dall'alto dei suoi picchi e delle sue *calanche*, ci sono poi anche certi aspetti e lineamenti della sua fauna, come della sua flora, che ne esprimono la dolcezza quasi accorata e stanca.

La flora còrsa è straordinariamente interessante. Prima cosa da notare è la «macchia» o sottobosco (*maquis*), che è purtroppo un decadimento della foresta, sintomo e conseguenza di condizioni che trascendono il limite di queste note. La «macchia» è composta di piante arborescenti

go e paziente che è l'intaglio alpino di legni duri; e si esercitano più volentieri (come nelle isole greche) sul mirto, sull'arancio, sull'olivo; o adornano a tratto finissimo, a punta di temperino, la borraccia di zucca, che è così tipica in Toscana (dove però rimane disadorna) della pesca nel fiume o nel borro. Per gli usi pastorali e cinegetici, peraltro, qui si fila e si tesse, come in Sardegna e in Val d'Aosta, il buon drappo resistente alla pioggia ed al vento (il famoso *pelone*, che rivaleggia coll'orbace). Qui si cuoce fra due pietre roventi il saporoso *neccio* di farina dolce, come nel Pistoiese, a cui forse lo insegnarono gli Etruschi; e si mette in conserva per Natale l'uccellame di becco gentile, come in Sardegna

di piccole proporzioni, di fusto e fiore generalmente assai minuti: corbezzoli, eriche, ginepri, lentischi, mortella, spigo, finocchio, rosmarino e quel cisto o rosa di bosco, a fiore bianco e talora violaceo o rosseggiante, con centro giallo, che in còrso si chiama *mucchiu* ed è tipico. Presso Bastia la «macchia» è particolarmente ricca di felci, di violette e di ciclamini. Al Colle di Bavella frequentissimo il timo o *erba barona*, che fiorisce a giugno ed empie l'aria del suo caratteristico profumo, nonché gli alveari dal miele famoso fin dal tempo dei Romani.

Agreste e rudimentale, ma non perciò meno interessante, la cucina locale, che offre prima di tutto il *broccio*, specie di ricotta o crema

di formaggio, ottenuta con procedimenti primitivi, che peraltro dànno risultati eccezionali. Il *broccio* si mangia solo o con castagne o polenta, e serve anche a confezionare dolci caratteristici. C'è poi il *lonzo*, o lombata di maiale arrostito, a cui fanno riscontro e corona prosciutti e altre forme locali di carne salata e insaccata. Caccia e pesca, eccellenti. Sono particolarmente ricercate le trote salmonate della montagna, le aragoste di San Fiorenzo presso Bastia, le *terrines* di merli della stessa provenienza. Localmente si fa gran consumo di castagne e farina dolce; i marroni canditi si confezionano con le castagne còrse preferibilmente fuori di Corsica, (nell'isola, invece, si preparano cedri e altri agrumi canditi, rosolii di arancio, mirto e simili estratti). Le castagne hanno anche una tradizione storica. La rivolta dei Còrsi contro i Genovesi, nel 1729, fu scatenata dall'esosità di un esattore, che per un mezzo baiocco di debito voleva sequestrare a una povera donna di Bustànico la padella di terra nella quale si usava - come s'usa tuttora - arrostire le « bruciate ».

NONZA (CAPO CORSO). (*Acquaforte di Guido Colucci*)

I vini sono molti e cospicui: del Capo Corso, di Patrimonio, di Sartene, di Tallano, di Valle; Genovese, Biancolella, Vermentino, Moscatello, Malvasia, Canari, Creminese. Nel secolo XVII entravano nel commercio livornese con l'estero come vini di Spagna, tanto liquorosa e densa può essere la loro essenza.

Del vestire paesano non c'è molto da dire, se non per rilevarne la tradizione e l'aspetto tipicamente mediterranei, in quanto ne è ovvia la somiglianza con la più lontana Sicilia, non meno che con la contigua Apuania.

Le donne del contado si ammantano nobilmente del panno scuro con la linea e col gesto dell'« Annunziata » messinese di Antonello. Prima portarono anche, come testimoniano le stampe settecentesche, il mésero genovese, che conservava il nome più arcaico di *mézaro*. Oggi anche lo scialle – purtroppo – cede spesso il posto allo scialletto o al fazzolettone modernizzato. Resta, però, la singolare dignità del portamento e la caratteristica bellezza bruna delle isolane, fatta di linea severa e di espressione profonda.

Il vestire maschile, per contro, è la risultante logica della vita di caccia e di campagna. Consta, infatti, per lo più di « cacciatora » e di « baretta migia », come le nostre maremmane, con abbondanza di accessorii e lusso ambitissimo di armi. Le belle armi sono veramente i gioielli

preferiti dei Còrsi, che anche in questa (come in altre tradizioni di decoro e d'onore) trovano un punto singolare di contatto con le migliori tradizioni dell'Albania: paesi ancora aderenti al grande stile atavico.

Le acque della Restònica hanno la virtù di far brillare i metalli; e gli isolani fin dall'antichità solevano immergervi le armi. Oggi, i pugnali a serramanico, con impugnature d'osso dipinto a motivi di arte popolare (fiori e insetti caratteristici); i lucidi coltelli da tasca, dal manico di ottone damaschinato di motivetti neri, non portano più che per consuetudine artigiana o ricordo tramandato, la parola *vendetta* sulla lama. Le *cispre* (fucili) e le *catane* (pistole) conservano, però, tutta la caratteristica suggestività dei giorni in cui servivano a combattere l'invasore della patria o a liquidare il nemico di famiglia: giorni drammatici, nei quali il delitto era *summum jus* contro la *summa iniuria* dell'assenteismo di Stato; e poteva rappresentare o rivendicare un ideale e una sete o una nostalgia di giustizia primitiva in modi e gradi eroici o spavaldi. Ancora una volta torna in mente il paragone con l'Albania; ancora una volta gli usi e costumi ereditarii ci schiudono uno spiraglio sulle lontananze ataviche non meno che sulle intime aspirazioni della gente. E il *vòcero* e la rapsodia echeggiano le parole millenarie che risonarono sul Mediterraneo nell'alba dei secoli su cui si va richiudendo il mistero che, se non ne cogliamo ora l'ultima eco, non ci sarà più rivelato.

Parlata sonora e incisiva se altra mai, il vernacolo còrso è già stato detto il più bello d'Italia. E gli esempi di canti epici o lirici, dei *vòceri* e delle ninne-nanne lo provano ampiamente, non solo da un punto di vista letterario e poetico, ma per qualche cosa di più che attrae e colpisce chi indaga un altro settore della vita popolare, quello delle arti e tradizioni, degli oggetti e dei mestieri, dei relitti storici ed etnici, anche nelle espressioni della sua loquela. È qui che l'originalità e la curiosità del parlare còrso meglio si rileva. Non è senza una punta di malizia nei «blasoni popolari» la ricchezza del linguaggio, che svaria dalla drammaticità quasi truculenta o dalla plasticità epica alla più varia capacità descrittiva o alla più sottile potenza di suggestione.

È italiano, non c'è dubbio, e se non tutto italiano classico, è latino di popolo che sta per diventar volgare di corte, in dolce stil nuovo; quindi conserva risonanze e assonanze altrove sparite, caratteri altrove obliterati; impensate suggestioni ed avvicinamenti. È l'espressione, insomma, di una mentalità fresca ed ingenua come l'architettura romanica od il bassorilievo pisano, di cui è contemporaneo.

Quelle stesse desinenze in *-àulo* ed *-òghio*, come rendono pittorescamente e incisivamente l'idea che ormai ci sembra consueta e perfino svanita in *-èvole* od *-orio!* Risaliamo con esse alle fonti vive di quel nostro primo medioevo della «plebe memore – nei casolari», alla cui tenace memoria si deve tanta forza di vita e di sopravvivenza italica e latina.

C'è nella parlata còrsa quasi il ritratto vivo, l'istantanea fissata di uno stadio di vita di cui in altre non rimane ormai che qualche eco dispersa. Vero è che anche in Versilia e Apuania si dice (o si diceva poco fa) *nimo*, da *nemo* (nessuno); *lato*, da *letus* (letame); e poi *incignare* (rinnovare), da *encaenia*. Ma non esiste, ad esempio, in Versilia (che pure adoperava e forse ancora adopera l'oggetto), il termine *culombo* (mentre si conserva quello di *tufa*) per la «corna», che in Còrsica è guerriera, mentre in Versilia è marinara e piscatoria. *Tufa* (= *tuba*) è più classico; ma *culombo* è più grafico, anzi, fònico. Chi ha messo una volta all'orecchio la sonora conchiglia capisce come dal rombo interno si sia passati all'analogia del colombo.

Anche nelle Marche la donna è *infantata*. Ma in Corsica è, inoltre, *vitillata* la mucca, è *catellata* la cagna, è *migiuculata* la gatta; e questa ampia fecondità pastorale sembra investire di solennità non solo il linguaggio, ma tutta la vita della campagna, come nel canto d'Igèa, quando tutta la stirpe «*i casalinghi dèi – bene e invocando, al sole – mette gagliarda prole – dai vègeti imenèi*».

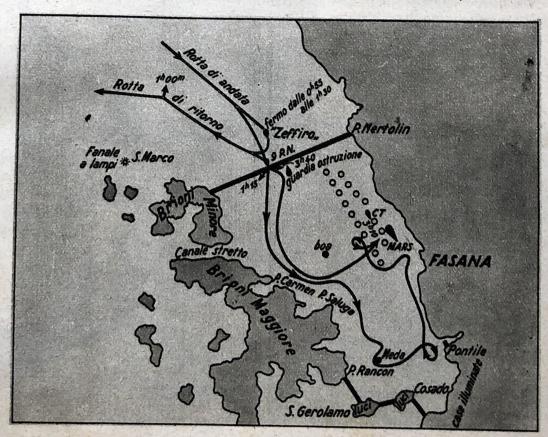
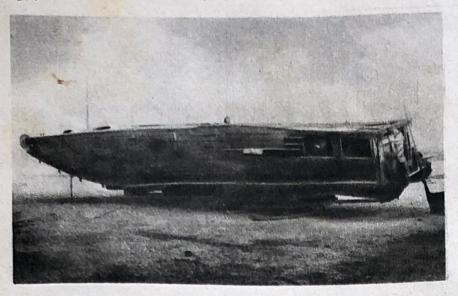
Giova ricordare, concludendo, quella caratteristica del mare còrso, che è stata per molto tempo anche una delle risorse del paese: la presenza del corallo. Risorsa piscatoria, non artigiana; infatti, la lavorazione si faceva sul continente. Ma è titolo di benemerenza còrsa il fatto che fu precisamente un isolano, Tomaso Leucio, del Capo Corso, a fondare, insieme con i fratelli Antonio e Visconte, fin dalla prima metà del secolo XVI, la prima compagnia provenzale per la pesca del corallo in Barberia. Più tardi furono ancora la tenacia e l'ardimento di un corallatore di famiglia còrsa, – Sansone Napollon – a dare impulso all'industria corallifera in Tunisia ed Algeria. A ricordo di queste attività mediterranee stanno le torri stabilite a catena di difesa costiera dai corallari di Sardegna e di Corsica. Durano fin quasi ai giorni nostri le testimonianze e i documenti in cui sono così naturalmente abbinate le terre e le acque delle due isole, che non si può fare a meno di rilevarlo, osservando che anche dal fondo del mare l'equipresenza del corallo – ornamento e materia d'arte così tipicamente nostra – intorno all'una e all'altra delle isole gemelle sembra simboleggiarne l'inscindibile unità naturale, anteriore e superiore alle contingenze e vicissitudini umane.

A. A. BERNARDY

MEZZI D'ASSALTO *contro* NAVI ALLA FONDA

Il Bollettino italiano del 17 gennaio scorso ha informato di un nuovo attacco dei mezzi d'assalto italiani contro navi all'àncora nei porti nemici del Mediterraneo. È stato il sesto, nel giro di 22 mesi. La frequenza stessa con cui queste operazioni si stanno ripetendo autorizza a ritenere i nuovi mezzi capaci di incidere sostanzialmente nella tattica navale. Forse al mezzo d'assalto potrà essere attribuita, nel campo marittimo, una parte analoga a quella che il paracadute ha preso nella tecnica terrestre dei reparti di paracadutisti. Certamente non si può parlare delle caratteristiche costruttive di tali mezzi, ma il richiamo ad alcuni speciali congegni, adoperati dalla nostra Marina durante l'altra guerra, può aiutare almeno a farsi un'idea generale, abbastanza esatta, sull'argomento.

In tempo di guerra, l'entrata dei porti è sempre protetta da sbarramenti di grosse travi galleggianti, che servono a chiudere il passaggio a navi di superficie e che sostengono reti destinate ad arrestare macchine e congegni subacquei. Lo sbarramento può essere anche costituito da «tanti cilindri metallici vuoti, lunghi non più di tre metri, tra i quali sono sottesi grossi cavi d'acciaio di un paio di metri di lunghezza»; infatti, così furono descritte le ostruzioni che per prime s'incontravano all'imboccatura del porto di Pola. La Marina italiana già da tempo ha studiato il problema del forzamento di questo genere di ostruzioni, a mezzo di appositi congegni di ridotte dimensioni e capaci, innanzi tutto, di realizzare la sorpresa. L'impiego di questi congegni fu notevole negli anni 1916-17 e 1918 e culminò nel prodigioso successo dell'affondamento della *Viribus Unitis*.

In ordine di tempo, i forzamenti successivi delle basi navali austriache in Adriatico ebbero questo sviluppo. Il 1° novembre 1916 il «Mas 20», al comando del tenente di vascello Ildebrando Goiran, si avvicinò a lento moto all'imboccatura del Canale di Fasana, sbarrato da un cavo d'acciaio disteso tra l'isolotto di Brioni Minore e la Punta Mertolin, a cui era

AZIONE DEL «MAS 20» NEL CANALE DI FASANA (1-2 NOVEMBRE 1916).

I RESTI DEL « GRILLO » COL QUALE IL TENENTE DI VASCELLO PELLEGRINI FORZÒ LE OSTRUZIONI DI POLA.

SCHEMA DEL « GRILLO ».

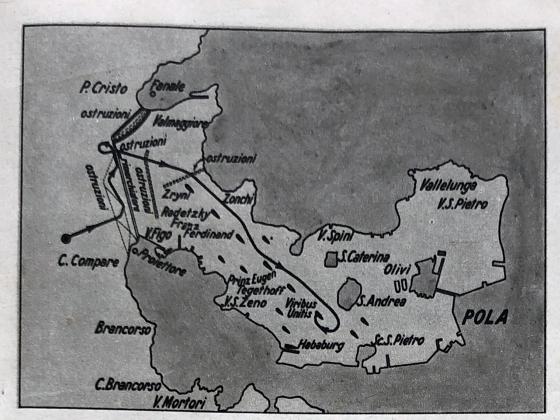
del 9 dicembre 1917, il « Mas 9 » e il « Mas 13 », rispettivamente comandati da Luigi Rizzo e Andrea Ferrarini, partirono da Venezia a rimorchio delle torpediniere « 9 P. N. » e « 11 P. N. ». Giunti all'imboccatura del golfo di Trieste, a mezzo di cesoie idrauliche furono tagliati i grossi cavi d'acciaio dello sbarramento. Attraverso il varco così aperto passarono i due piccoli scafi italiani: il Mas di Rizzo silurò la corazzata *Wien*, affondandola; l'altro lanciò contro la corazzata *Budapest* i suoi siluri, che sfortunatamente mancarono il bersaglio, andando ad esplodere sulla vicina riva.

Questi attacchi misero in serio allarme il nemico, che divenne più vigilante e aumentò i mezzi di difesa dei suoi porti; ma gl'Italiani rapidamente escogitarono nuovi sistemi per superare gli sbarramenti.

sospesa una rete. Lo sbarramento fu abbassato per mezzo di due pesanti cilindri di piombo, in modo da lasciare aperto un varco di una cinquantina di metri, per una profondità di almeno cinque. Dopo aver lasciato sul varco un battellino col marinaio Michelangelo De Angelis, che doveva indicare, a mezzo di segnali luminosi, la strada del ritorno, il Mas s'inoltrò nel Canale. Due siluri furono lanciati contro l'incrociatore *Mars*, che tuttavia non potè essere colpito, essendo protetto a sua volta da doppia rete. Il « Mas 20 », partito da Venezia, era stato rimorchiato fino all'imboccatura del Canale di Fasana dalla torpediniera « 9 P. N. », scortata dal cacciatorpediniere « Zeffiro », al comando di Costanzo Ciano. Al largo di Pola, per proteggere l'azione, incrociavano inoltre quattro cacciatorpediniere: « Fuciliere », « Pontiere », « Carabiniere », « Alpino », e quattro esploratori.

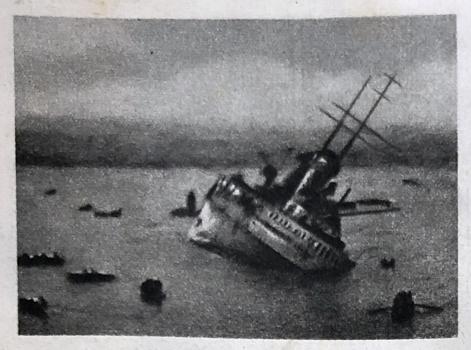
Un anno più tardi, la sera

LA « MIGNATTA ».

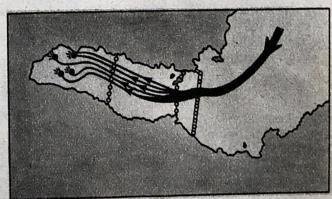
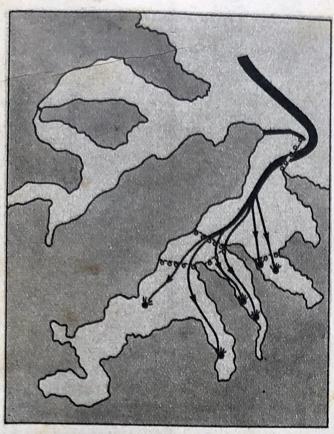
SCHEMA DELLA « MIGNATTA ».

SPEDIZIONE PER L'AFFONDAMENTO DELLA «VIRIBUS UNITIS» (POLA, 31 OTTOBRE-1 NOVEMBRE 1918).

Nacquero così i famosi « barchini saltatori ». Si trattava di una specie di battello a fondo piatto, in piano inclinato, che possedeva a ciascun lato una catena galleggiante, munita di uncini: queste catene, azionate da un motore elettrico, permettevano all'imbarcazione di scavalcare gli sbarramenti. Sul ponte del canotto c'era un siluro. Ognuno dei barchini aveva otto tonnellate di dislocamento, era lungo 16 metri e aveva 40 centimetri di immersione: furono scherzosamente chiamati con i nomi di insetti irrequieti e maligni: « Locusta », « Cavalletta », « Pulce » e « Grillo ». Due di essi – « Cavalletta » e « Pulce » – dovettero essere affondati dagli equipaggi, perché – giunti in ritardo – non avrebbero potuto eseguire la missione, né ritornare indietro. Un tentativo fu ancora fatto nella notte dal 13 al 14 maggio 1918, dal « Grillo » pilotato dal Tenente di Vascello Pellegrini. Esso fu rimorchiato da un Mas davanti al porto di Pola. Pellegrini mise in moto il motore elettrico silenzioso e arrivò alle ostruzioni, costituite da grosse botti e da cinque file di travoni, ciascuna a intervalli di 2 metri. Ma mentre scavalcava lo sbarramento fu scoperto dai proiettori della difesa e affondato con un colpo di cannone. Pellegrini cadde prigioniero.

Nell'aprile 1918 la Marina italiana studiò un nuovo mezzo d'assalto, che presentava il vantaggio di potersi immergere e passare sotto le ostruzioni. Era una specie di siluro, anzi, un siluro, per così dire, modificato e adattato. Di esso aveva conservato il motore ad aria compressa e la riserva d'aria compressa, la cui carica era stata elevata da 180 a 205 chilogrammi per centimetro quadrato, in modo da accrescere il suo raggio d'azione. I due piloti della macchina erano muniti di scafandri autonomi, i quali avevano anche il particolare di una curiosa acconciatura. « Arrivo fino alla diga; sento un passo sulla mia testa. Mi fermo, – racconta l'allora Tenente medico della Marina Raffaele

LA FLOTTA AUSTRIACA NEL PORTO DI POLA.

LA «VIRIBUS UNITIS» AFFONDATA A POLA.

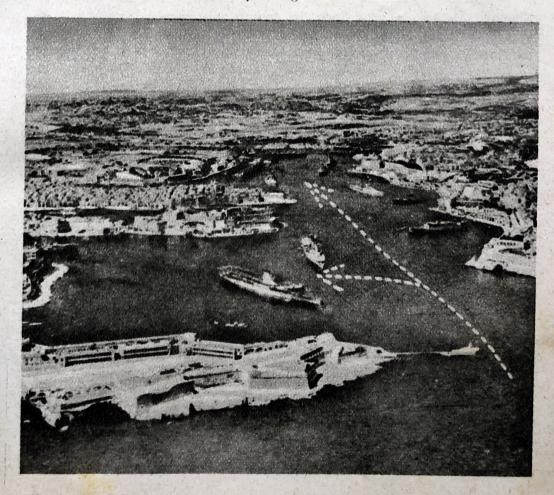
Paolucci. – Dopo qualche secondo non sento più nulla. Completamente immerso, con la sola testa emergente a livello della bocca, volgo gli occhi in su, ma non veggo nulla. Noi abbiamo la testa rivestita in maniera da sembrare un fiasco che galleggi: mi stacco ancora lievemente dalla diga per conoscere meglio il pericolo che è a tre metri su di me e dondolo la testa così da simulare il galleggiare di un fiasco; veggo distintamente un'ombra fissa e immobile. Che mi abbia scorto? Mi fermo ancora, sento per un momento tossire; infine mi decido ad andare avanti, approfittando dell'angolo morto». Il trucco del fiasco era riuscito. Uno dei piloti stava a cavalcioni a prua e l'altro a poppa dello pseudo siluro, ed entrambi dovevano manovrare i timoni, la leva della presa d'aria del motore per regolare la velocità, nonché la valvola d'immersione. A prua, il cono della carica esplosiva del siluro era stato sostituito da due torpedini mobili contenenti ognuna 180 kg. di alto esplosivo. L'insieme poteva mantenersi orizzontalmente con una leggerissima galleggiabilità positiva.

Il congegno, nella notte dal 31 ottobre al 1° novembre 1918, era stato rimorchiato fino a poca distanza da Capo Compare, in vicinanza di Pola, dal «Mas 95», che a sua volta era stato rimorchiato, durante la traversata dell'Adriatico, dalla torpediniera «65 P. N.», al comando di Costanzo Ciano. Esso penetrò nella rada attraverso una stretta breccia provocata da un cedimento del fondo della diga che si protende verso Nord da Capo Compare, dato che questo accesso era il meno difficile e il meno sorvegliato. Prima di avventurarsi attraverso la breccia, i piloti scesero dal siluro per fare una ricognizione. Una volta dentro la rada, rimontarono a cavallo del congegno, superarono altre due ostruzioni dentro la rada stessa, e risalirono l'allineamento delle corazzate austriache, che era il seguente: *Zryni*, *Radetzky*, *Erzherzog Franz Ferdinand*, *Prinz Eugen*, *Tegethoff*, *Viribus Unitis*. Ad una ventina di metri da quest'ultima nave, uno dei due piloti distaccò la prima torpedine e si trascinò a nuoto verso lo scafo della corazzata nemica, alla quale doveva applicarla a mezzo di una potente calamita di cui era dotata. Appunto per questa sua particolarità di potersi attaccare allo scafo della nave presa a bersaglio, l'ordigno era chiamato scherzosamente «Mignatta», nome che restò. La torpedine, però, non aderì allo scafo che, sotto la linea di galleggiamento, era coperto di vernice e di vegetazione marina, che impediva alla calamita di agire. Il pilota utilizzò allora una fune che pendeva da bordo e riuscì a legare ad essa l'ordigno esplosivo quasi a contatto dello scafo. Lo scoppio era regolato ad orologeria. Poco dopo i due ufficiali italiani, che fino ad allora l'avevano fatta franca, camuffati da fiaschi galleggianti, furono scoperti in pieno da un riflettore. L'ordine era quello di distruggere il congegno a qualsiasi costo, perché non cadesse in mano del nemico: fu allora aperta la valvola d'immersione, anche la seconda torpedine fu attivata e fu messo in moto il congegno stesso che, camminando e sommergendosi, andò in seguito ad arenarsi in una insenatura, ove, insieme con vecchie navi da battaglia, c'era anche il grande transatlantico *Wien*, che affondò poco tempo dopo la *Viribus Unitis*. L'equipaggio fu fatto prigioniero.

FORZAMENTO DELLA BAIA DI SUDA, NELL'ISOLA DI CRETA, DA PARTE DEI MEZZI NAVALI D'ASSALTO (26 MARZO 1941).

LA LEGGENDARIA IMPRESA DEL FORZAMENTO DEL PORTO DELLA VALLETTA, NELL'ISOLA DI MALTA (26 LUGLIO 1941).

Dopo ventitrè anni, la serie di questi magnifici risultati è stata ripresa dalla Marina italiana contro le navi nei porti nemici del Mediterraneo. Il 26 marzo 1941 i mezzi d'assalto italiani forzarono la baia di Suda, nell'isola di Creta; il 26 luglio successivo quella di Malta; il 20 settembre Gibilterra; poi Alessandria il 18 dicembre; quindi ancora una volta Gibilterra; e infine Algeri, il 12 dicembre scorso.

Nessuna indiscrezione tecnica può esser fatta su questi mezzi. Solo si può ripetere quanto è ormai di dominio pubblico; e cioè: i mezzi d'assalto che sono penetrati a Suda, Malta, Alessandria e Gibilterra, ubbidiscono, nelle linee generali, all'idea che informò la costruzione del « Grillo », col quale – come si è visto – si mirava a scavalcare o a « saltare » le ostruzioni dei porti. I mezzi d'assalto, invece, che hanno raggiunto Algeri sembra rassomiglino molto alla « Mignatta », da cui forse derivano.

Il coraggio personale conta, in guerra, più delle armi: il coraggio non può essere creato, le armi invece – quando manchino – possono essere costruite. Conta più della preparazione, più del numero e più di ogni altro fattore. Il coraggio personale è patrimonio di razza, di popolo, che per esso si individua e si distingue tra i tanti popoli della Terra.

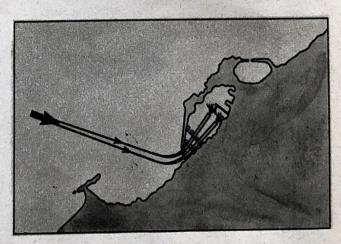
Gli Italiani, nella loro civiltà millenaria, hanno sempre dato grandi prove di coraggio insuperabile e del maggiore sprezzo del pericolo. In questa guerra continuano la luminosa tra-

IL PORTO DELLA VALLETTA, NELL'ISOLA DI MALTA. LE DUE FRECCE INDICANO IL PERCORSO SEGUITO DAI NOSTRI MEZZI D'ASSALTO.

L'ASSALTO AL PORTO DI GIBILTERRA (20 SETTEMBRE 1941).

dizione. Mentre la loro flotta ha tenuto in scacco la potente flotta britannica rinforzata da contingenti americani, piccoli gusci marini italiani – armati più di cuori animosi che di armi e corazze, e che si potrebbero chiamare i «lillipuziani del mare» – hanno moltiplicato ovunque le loro gesta, che sembrano appartenere più alla leggenda che alla realtà. Minuscoli battelli italiani hanno snidato le navi nemiche nei loro muniti e sicuri rifugi; minuscoli battelli italiani sono andati alla ricerca del nemico ovunque si trovasse; un piccolo scafo italiano ha potuto distruggere in Atlantico due potenti corazzate americane; minuscoli battelli italiani hanno scritto pagine di gloria combattendo nel Mar Nero come nel Mediterraneo, nel Lago Ladoga come nel Mar Rosso. Il loro modo di combattere non può essere che uno solo: andare contro lo scafo nemico e quasi sfiorarlo, per lanciare le armi. Per essi, il ritorno è assai spesso improbabile, la salvezza delle persone impossibile. Tuttavia, un sempre maggior numero di Italiani domanda di essere impiegato nelle imprese che richiedono rischio sovrumano e disprezzo della vita, per servire l'ideale della Patria e del Dovere.

Tra le tante prove di eroismo che gli Italiani hanno dato e dànno in questa guerra, la maggiore è senza dubbio quella dei piloti dei mezzi d'assalto. Si immagini per un momento – anche con le cognizioni sommarie che si hanno – che cosa è una baia, una rada, una base navale. Si immaginino i potentissimi sbarramenti di mine e di reti, posti all'ingresso di un ancoraggio navale. Si immaginino le difese poste tutt'intorno a questi ancoraggi e la vigilanza incessante, specie quando sono all'àncora navi da guerra e piroscafi con preziosi carichi. Solo così si può avere un'idea del valore incomparabile degl' Italiani, i quali, sfidando nella notte ogni pericolo e sapendo in dubbio non solo il ritorno ma la loro stessa vita, sono penetrati nei munitissimi porti nemici del Mediterraneo.

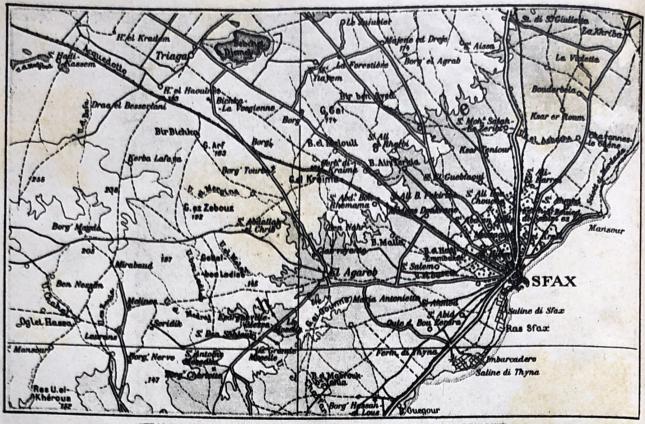
Per conoscere il successo di Suda è stato necessario occupare Creta, nelle cui acque fu rinvenuta la carcassa dell'incrociatore *York*, silurato dai mezzi d'assalto italiani. L'Ammiragliato britannico non ha, poi, mai avuto il coraggio di confessare il forzamento della base di Alessandria da parte dei nostri mezzi d'assalto, che vi silurarono due corazzate britanniche, la *Queen Elizabeth* e la *Valiant*, facendole adagiare sul fondo; e tace sulle consimili azioni di Gibilterra e di Malta. Gli Anglo-sassoni tacciono anche sul disastro che i mezzi d'assalto italiani hanno prodotto nella baia di Algeri. Di fronte al coraggio, gli Anglo-sassoni sembra che ammutoliscano nell'imbarazzo.

A. TRIZZINO

IL FORZAMENTO DEL PORTO DI ALESSANDRIA (18 DICEMBRE 1941).

MONUMENTI ROMANI IN TUNISIA: L'ANFITEATRO DI EL GEM.

ASPETTI DELLA TUNISIA ATTRAVERSO LA CARTA DELLA CTI

Armonia di colori, finezza di disegno, eleganza di caratteri sono pregi incontestabili della bella Carta della Tunisia al 500.000, pubblicata dalla C.T.I., con spirito presago, fin dagli inizi della guerra. Ma il pensiero non s'arresta davanti a questi pregi esteriori. Si ha sott'occhio l'immagine d'un paese ch'è nel cuore di tutti gli Italiani. Vôlta alla nostra grande isola meridionale, a poca distanza da essa, vien fatto di dire: la terra tunisina è mezzo siciliana e mezzo africana. Le zolle del suo suolo sono fertilizzate dal sudore dei nostri agricoltori, la vita economica e culturale cittadina è animata dai nostri professionisti e commercianti, dalle nostre scuole e istituzioni.

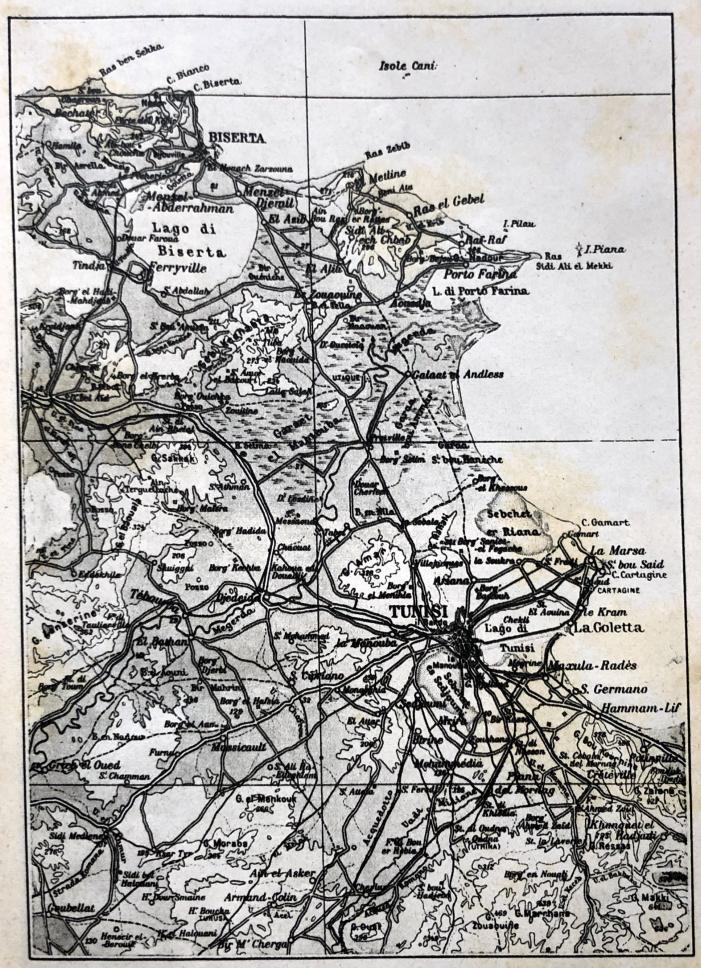
L'interesse subito risvegliato nel nostro pensiero da questa terra, ci sospinge ad un amoroso esame della carta. Potremo cogliere, attraverso questa, almeno i tratti fondamentali del paesaggio tunisino. Una carta geografica è come l'immagine d'un paese visto da lontano, e da tanto più lontano quanto minore è la scala. La scala della nostra carta può essere, sì, troppo piccola per darci i particolari del terreno e delle opere inseritevi dall'ingegno e dalla mano degli uomini; ma il disegno è così nitido, così raffinato – e derivato da precisi rilievi in scala assai maggiore – che perfino una parte di quei particolari si possono intravedere.

STRALCIO DELLA « CARTA DELLA TUNISIA »: CARATTERISTICO IRRAGGIAMENTO DELLE STRADE DA SFAX VERSO LE CAMPAGNE, COPERTE DI OLIVETI.

Osserviamo anzitutto alcune profonde differenze d'insieme tra il paesaggio della Tunisia settentrionale e quello della parte più meridionale. Le tinte ipsometriche della carta, ben intonate e graduate, ci mostrano la prima come un paese variato di montagne e di colline, di vallate e di piccole pianure, con i rilievi ordinati in catene; e da questi discendono corsi d'acqua, che percorrono le piane, talvolta impaludano, accompagnandosi presso la costa a laghi o lagune. Strade, ferrovie, centri abitati abbastanza fitti testimoniano l'attività degli uomini in questa parte della Tunisia, il cosiddetto Tell. Scorriamo lo sguardo fino all'altro estremo della carta e vedremo distendersi le tinte altimetriche in zone larghe e semplici, per indicarci forme del suolo più monotone, a grandi linee pressoché orizzontali. Mancanti o radi i corsi d'acqua e ad ogni modo tutti segnati con linea interrotta, per significarne la precarietà: strade poche, abitati scarsi, dunque rarefazione degli uomini. E poi, ecco una grande estensione di sabbie – il punteggiato della carta – senz'acque, spopolata, il tipico deserto.

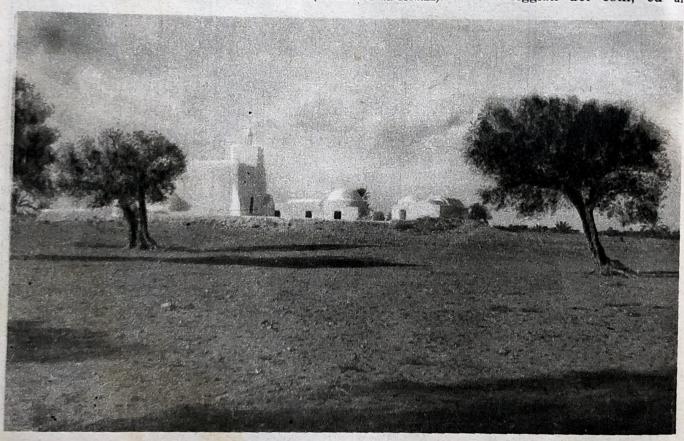
Due aspetti distinti, dunque, al Nord e al Sud. Essi corrispondono al mutare di due caratteri geografici fondamentali, indipendenti l'uno dall'altro: le forme del suolo, legate alla intima struttura del terreno, e il clima. Non v'è passaggio netto, ma la bassura dello Sciott Gerid – enorme stagno salato – insieme alla rientranza profonda del Golfo di Gabes, può costituire un buon limite. A Nord del golfo e dello *sciott* struttura e forme del suolo sono europee, più che africane. Qui vengono a terminare, spengendosi quasi gradualmente, le catene del gran sistema montuoso dell'Atlante, quello stesso che informa la plastica del Marocco e dell'Algeria. È un sistema la cui prima origine risiede in corrugamenti terziari, che corrispondono a quelli delle montagne meridionali dell'Europa, delle Alpi, dell'Appennino. La struttura geologica di questa parte del paese è un complesso di pieghe, disposte in più fasci.

A mezzogiorno, invece, si entra nell'Africa dei grandi tavolati. Gli strati rocciosi, poco disturbati, cioè quasi orizzontali, dan luogo ad altopiani uniformi. Gradini più o meno elevati li troncano dal lato del mare, verso l'interno si avvallano in conche amplissime.

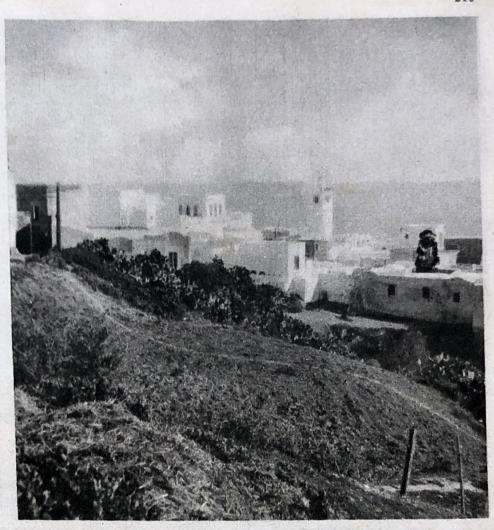
Più lento, com'è naturale, si presenta il mutamento del clima. Sulle montagne del Nord il cielo non lesina le piogge e ne cadono in certi luoghi più d'un metro all'anno. Diminuiscono rapidamente, in direzione meridionale, ed alla latitudine del Golfo di Gabes sono ridotte a 20 centimetri annui. Si faranno ancora più scarse, più irregolari, e s'entra nell'Africa arida e desertica, sahariana, in contrapposto all'Africa mediterranea.

Osserviamo più minutamente. A Nord della Megerda – l'unico vero fiume tunisino – le tinte della carta ci rivelano l'allinearsi delle montagne in dorsali parallele, dirette da Sud-

STRALCIO DELLA « CARTA DELLA TUNISIA »: PIANURE INTRAMEZZATE DA COLLINE E COSPARSE DI STAGNI LITORANEI, DI PALUDI E DI « SEBCHE ».

TIPICHE ABITAZIONI INDIGENE A MEHENINE (TUNISIA MERIDIONALE).

ovest a Nord-est. Le loro ultime propaggini si tuffano obliquamente nel mare, determinando tanti successivi promontori della costa, quasi a denti di sega. Queste montagne sono di modesta altitudine, spesso non più di 600-700 metri, e nella loro costituzione predominano arenarie e marne, a dare forme abbastanza morbide, ma non mancano zolle calcaree tabulari, pietrose; ben annaffiate dalle piogge invernali, sono le più boscose della Tunisia, specialmente presso il confine algerino (Crumiria). Qui è il dominio dei sughereti, che formano vere fustaie, con ricco sottobosco di eriche, di mirti, di cisti, di felci, mescolati con la quercia zen, simile alla nostra rovere. Par di trovarsi in un lembo di terra europea. Le sughere cedono il posto agli olivastri, ai lentischi, ai pini, sui suoli più asciutti o soleggiati dei colli, ed ai

UNA «MENZEL»: PICCOLO AGGLOMERATO NEGLI OLIVETI PRESSO GERBA.

campi d'orzo e di grano nelle valli e nelle pianure.

Oltre la grande vallata della Megerda – ferace di biade – le montagne tunisine assumono altri aspetti. Il loro ordinamento si fa meno chiaro. Solo verso Oriente si riconosce, dall'assottigliarsi ed allinearsi delle zone altimetriche, la presenza d'una vera e netta dorsale, che giustifichi il nome di Dorsale Tunisina, frequentemente applicato a tutto l'insieme di questa zona montuosa della Tunisia centrale. In genere, le masse montuose, qui più elevate (fin 1200-1500 metri), appariscono in forme più compatte, ma suddivise da tanti larghi corridoi longitudinali e trasversali. Il rilievo si risolve in un complesso di tanti massicci, di tante cupole, che spesso presentano uno o più versanti rupestri e precipiti e più di rado si assottigliano in creste seghettate, come nel pittoresco

UN LINDO VILLAGGIO TUNISINO, IN VISTA DEL MARE: SIDI-BU-SAID.

PIANURE STEPPOSE E NUDE MONTAGNE TABULARI A FUMM TATAHUIN.

UN UADI NELL'OASI DI TOZEUR, PRODUTTRICE DI DATTERI PREGIATI.

Zaghan, a mezzogiorno di Tunisi. Queste forme, insieme più massicce e più incisive, si debbono alla natura resistente della roccia calcarea. Grandi zolle di calcari biancastri, che stagliano nette contro il cielo profondamente azzurro, paiono castelli naturali giganteschi; e *kalaat*, appunto, le chiamano gli indigeni. Sopra certune sono appollaiati piccoli villaggi, veri nidi d'aquila, preziosi rifugi quando il paese non era sicuro.

La carta ci svela la presenza di parecchie sorgenti tra questi massicci. Le principali escono appunto dalle montagne calcaree, le quali facilmente assorbono per mille meati le acque di pioggia, non più abbondanti in questa regione, come dimostra il diradarsi della rete idrografica. Sorgenti provvidenziali, che permettono il verdeggiar di giardini irrigui alle falde delle alture, mentre più in basso si piantano gli olivi e nelle vallate stanno le terre da cereali. Per questi ultimi ci si affida alle piogge, e se il cielo sarà clemente il raccolto sarà pingue, altrimenti appena appena si riprenderanno le sementi. Ma più che agricola questa parte del paese è pastorale. Si vedono diradare sulla carta, col procedere da Nord a Sud, i centri abitati, quelli fissi, formati da case o capanne, ma nella stessa direzione aumentano le tende del pastore nomade o seminomade. Non praterie, però, ché le piogge son troppo scarse: i greggi pascolano nel bosco rado, nei cespuglieti, nella steppa. L'albero caratteristico, qui, è il pino d'Aleppo, resistent alla siccità ed alla magrezza del suolo calcareo dei monti, e s'accompagna ad un sottobosco di ginepri, di lecci, di rosmarini. Vi cresce in copia anche l'alfa, l'utile graminacea che vien raccolta ed esportata. Sui suoli marnosi, giuggioli selvatici e lentischi sostituiscono i pini.

Più a mezzogiorno l'aspetto dei rilievi cambia ancora. Sulla carta ne riconosciamo non solo il diverso orientamento – ora dall'Ovest all'Est – ma pure l'isolamento e la forma di rughe strette e allungate, decise. Sono crestoni calcarei, emergenti in modo brusco da piani alluvionati o da leggere ondulazioni collinose. I fianchi ne son complicati da cornici e riseghe, le quali corrispondono a complessi di strati rocciosi di varia resistenza agli attacchi delle intemperie. Il clima è ormai asciutto e questi rilievi appaiono quali enormi scheletri scarniti, mettendo a nudo l'interna struttura della loro compagine.

Il diradamento dei rilievi prelude alla loro scomparsa: sono le ultime propaggini dell'Atlante; subentrano gli altopiani del Sahara. Sopra la pianura ondulata e asciutta che fascia il Golfo di Gabes, la cosiddetta Gefara – prosecuzione immediata di quella libica – si levano quegli altopiani con scarpata netta e continua. Si sale a 5, a 600 metri sul mare. La forma sfrangiata delle isoipse ci fa accorti dell'incisione operata sul ciglione dell'altopiano da un buon numero di uadi, effimeri corsi d'acqua. Il ciglione è precipite e roccioso, ma pittoresco anche nella sua nudità; è intagliato, rosicchiato, scavato, prende aspetto d'un seguito di poderosi bastioni, sui quali si disegnano regolari gli strati di calcari e di marne. Dall'altro lato, cioè verso Occidente, l'altopiano s'abbassa e si spiana, ma gradatamente, trapassando ad un'amplissima conca, poco elevata e sabbiosa, estesa ben al di là del confine politico della Tunisia e solo in pic-

STAGNI E LAGUNE NELLA TUNISIA SETTENTRIONALE, DOMINATI DAL PROFILO DI RIPIDE MONTAGNE.

cola parte raffigurata nella carta. Già l'altopiano è spopolato e si entra nel deserto. Vediamo i villaggi, numerosi, arrestarsi all'orlo che guarda la Gefara. Son villaggi qualche volta trogloditici, scavati nelle balze rocciose, come quelli del Gebel Garian, in Libia.

Anche estese zone pianeggianti possiede la Tunisia. In verità, non tutte le zone che la carta segna con due intonatissime gradazioni di verde sono pianure. Vi sono compresi anche terreni ripetutamente ondulati, talora addirittura collinosi, o comunque sparsi di piccoli rilievi. Le pianure più tipiche sono quelle del Nord, tra Biserta e Tunisi, piatte, alluvionali. Le hanno costruite i corsi d'acqua, coi loro apporti di sabbie e di fanghi, riempiendo un gran golfo, il quale si insinuava capricciosamente, in remotissimi tempi, tra mezzo alle colline. Ma la vittoria delle alluvioni sulle acque non è completa, ancora. Attorno alla Megerda, dove il terreno è di più recente acquisto a spese del mare, permangono paludi ed alle spalle di Biserta due vasti laghi. L'un d'essi, più addentro, è invero un grande stagno, ma il lago di Biserta, comunicante col mare e profondo 10-11 metri, è un porto interno magnifico, di cui i Francesi han fatto la nota base navale. Nelle parti asciutte della pianura la campagna è fertile e risponde generosa alle fatiche dei molti coloni europei e degli indigeni. Attorno alla Megerda, invece, le paludi son centro d'infezione malarica e nelle grandi piene invernali il fiume ricopre il terreno d'un più vasto e continuo velo d'acqua. Più asciutte sono le pianure di Tunisi e della penisoletta di Capo Bon, divise in tanti lembi da colli mammellonari coperti da cespuglieti bassi di rosmarini e di sparto. Anzi, anche le piogge sono qui alquanto minori (intorno a 40 centimetri all'anno): ma il grano, la vite, l'olivo vi prosperano bene; verso Capo Bon anche il tabacco, gli ortaggi, gli agrumi aggiungono varietà e ricchezza. I coltivatori europei sono fitti e in gran prevalenza italiani. Essi prediligono la vite, e in mezzo ai vigneti hanno costruito bianche casette, ombreggiate da ciuffi d'alberi.

Ben più vaste sono le pianure dietro la costa che s'incurva e protende con grande arco tra i golfi di Hammamet e di Gabes. Non continue neppur esse, ma prive di quei rilievi accentuati che frazionano le pianure del Nord. Qui son soltanto rigonfiamenti ben spazieggiati, colli e piccoli altopiani arenacei o travertinosi che emergono. Siamo nel Sahel, una delle più fruttifere e popolate regioni della Tunisia, benché le piogge siano piuttosto scarse (da 20 a 35 centimetri annui); le colture trovano però non insensibile beneficio nell'abbondanza delle rugiade e nella natura spesso sabbiosa del suolo, atta a conservare l'umidità. Rari i corsi d'acqua. Quelli che discendono dalle montagne della Dorsale Tunisina non riescono a raggiungere la costa, consumati per evaporazione o dall'infiltrazione, se non disperdono prima le loro acque in stagni salati. Questi caratteri dell'idrografia ci fanno appunto avvertiti, anche attraverso la Carta, della scarsità delle piogge.

Il Sahel è il paese dell'olivo per eccellenza. Lo fu già nell'epoca romana, è tornato ad esserlo con la colonizzazione europea, associata al lavoro manuale degli indigeni. Le campagne di

GIORNO DI MERCATO AD EBBA KSUR, NELLA ZONA MONTANA.

Susa si coprono di circa 6 milioni di olivi, quelle di Sfax di circa 4 milioni. Nelle prime si utilizzano le acque scolanti da piccole alture, portandole nelle depressioni a bagnare il piede degli alberi. A Sfax non si pratica irrigazione, ma gli olivi, geometricamente ordinati, sono radi, in modo che ciascuno possa attingere con le radici l'acqua su largo spazio. Le pratiche colturali sono quelle razionali e moderne. L'oliveto di Sfax si stende ora fin a 75 chilometri dal mare, su terreni guadagnati nella massima parte alla steppa. I villaggi vi sono numerosi, e piuttosto grossi quelli del Sahel di Susa.

OGNI PICCOLO RUSCELLO È PREZIOSO PER I PAESI POVERI DI PIOGGIA.

Più addentro, la vasta piana di Cairuan, uniforme e scarsa di abitati, è ancora un triste paesaggio di steppa. L'alfa domina sui suoli asciutti e rialzati, lo sparto ed altre graminacee nelle bassure. Dalle montagne portano acque invernali e primaverili due grossi uadi. La loro irregolarità si riconosce dal letto largo e ghiaioso. Gli indigeni vi han costruito rozzi sbarramenti di terra e ramaglie e ne deviano le acque di piena, per inondare i loro campi di grano e d'orzo. Se le piene sono sufficienti per inumidire profondamente il terreno

GERBA, TIPICO VILLAGGIO INDIGENO, CIRCONDATO DA PALMETI.

si avrà poi un bel raccolto, se deboli o tardive non serviranno a nulla, se troppo violente si portano via tutto; non resta che rimettersi ai voleri di Allah... La coltura è, dunque, precaria e maggiormente si ricorre alla pastorizia, che obbliga a spostarsi di continuo coi greggi, ad abitare sotto la tenda. Tali caratteri si accentuano verso mezzogiorno, finché a Gafsa appare il primo palmeto: annuncia il deserto e le sue oasi. Sulle sponde dello Sciott Gerid, dovunque sia coltura, la palma da datteri è regina. I palmeti del Gerid contano 900.000 palme, quelli della Nefzaua, divisi in tante piccole oasi che lottano contro l'invadenza delle sabbie, 280.000. Anche in riva al Golfo di Gabes domina la palma.

Di là dallo Sciott Gerid s'apre la grande conca sahariana, a cui accennammo. È occupata in gran parte dall'*erg*, il mare di sabbie. Mare, si può dire, non solo per l'uniformità dell' insieme, ma perché tutto quanto ondulato. Le onde dell'*erg* sono le dune; sono le colline di sabbia d'ogni dimensione, dalle minute increspature ai dossi alti 100 e più metri, fin anche 150 e 200. La loro cresta – spigolo vivo tra un

TOMBA DI UN SANTONE MUSULMANO PRESSO LE ROVINE DI CARTAGINE.

VITA INDIGENA A TUNISI: MURATORI ARABI.

complessi, ciascuno con propria orientazione. La direzione di queste catene è in relazione coi venti dominanti: ora è parallela, ora è trasversale ad essa. Verso il Nord, l'*erg* tunisino trapassa in un terreno sabbioso sempre più piatto, cosparso di bassifondi salini, preludio allo Sciott Gerid. In questa parte, numerosi, fitti, sono anche i pozzi, mentre in pieno *erg* mancano del tutto e il gran mare di sabbie è fantasticamente assetato. Quegli uadi che scendono dall'altopiano e si allargano in ampi greti ghiaiosi si perdono arrivando alla massa arenosa; muoiono, con le rare acque assorbite da questo suolo bibulo, cocente sotto il sole del deserto. Altra caratteristica dell'*erg* tunisi-

versante rigonfio e addolcito ed uno concavo e ripido – si curva spesso come falce: *sif*, dicono gli Arabi, « lama di sciabola ».

Dalla nostra Carta risultano, oltre la sconcertante estensione dell'*erg*, alcuni suoi caratteri essenziali. Le dune si aggruppano a formare catene, talora accidentati massicci. Tra i diversi gruppi appare il terreno di base, piatto, ora in forma di solchi e corridoi, ora di piccole conche, ora di gran bacini dagli orli frastagliati e la cui larghezza si misura in più chilometri. Talvolta prevale il terreno di fondo, e le dune appaiono isolate. Ciò si vede specialmente in territorio algerino. Chiaramente risulta l'allinearsi delle dune in serie parallele, in grandi

PER LE VIE DI TUNISI: GENTE AL LAVORO.

no è la presenza (nella sua parte meridionale) di residui d'un altopiano roccioso, le cosiddette *gare*. Il tratteggio svela come tali residui siano limitati da pareti a picco, e queste conferiscono loro l'aspetto di ruderi di vecchi castelli, di grandiose fortezze. Le minori hanno forme spesso strane, nelle sagome frastagliate che si proiettano contro il cielo. Di abitati, in questa parte della Tunisia, non è da parlare.

Delle coste tunisine la Carta della C.T.I. ci mostra, oltre l'andamento, il carattere più frequente di coste basse, sabbiose, con piccole dune. Così è di gran parte della costa orientale, eccettuati quei brevi tratti dove un'altura viene a formar promontorio, come quello di Capo Bon, ad esempio. Appoggiandosi a queste alture, il mare ha costruito lidi sabbiosi dolcemente falcati, dietro i quali rimangono lagune e stagni salati. Ecco, dunque, il lago di Tunisi, chiuso a Nordest dalla collina di Cartagine; ecco le piccole e strette lagune lungo la costa orientale della penisola di Capo Bon e del Golfo di Hammamet. Più a Sud, stagni assai maggiori son rimasti a riparo dei bassi colli aggettanti di Monastir e dell'antica Thapso.

Dove la costa ha subito i maggiori cambiamenti, per azione del mare e dei fiumi, è nel Golfo di Tunisi. La riva, in antico, si protraeva ancora addentro, là dove oggi si disten-

SCORCI DI TUNISI: VENDITORE DI TAPPETI NEL QUARTIERE ARABO.

SCORCI DI TUNISI: VENDITORI DI PANE.

CIUFFI DI PALME AI MARGINI DELL'OASI DI GABES.

dono le alluvioni della Megerda. Il fiume serpeggia sotto la collinetta di Utica, che nel IV secolo a. C. era ancora in riva al mare. Il progresso del riempimento è stato rapidissimo. Sulla Carta potrete misurare in almeno 10 chilometri la distanza dalle rovine di Utica al mare. Ma la Megerda ha progredito di più, 20 chilometri dall'età punica ai nostri giorni, e la forma appuntita del suo tipico delta, sbarrante la laguna di Porto Farina, è chiaro segno che non ha voglia d'arrestarsi. L'avanzamento è stato facilitato da deboli profondità marine. Specialmente basso è il mare davanti alla costa orientale della Tunisia, e se qui son mancati simili rapidi alluvionamenti, ciò si deve alla mancanza dei fiumi. La carta mette, però, in evidenza i larghi bassifondi sabbiosi del litorale tra Gabes e Susa. Il mare v'è pescoso, e Tunisini, Italiani e Greci accorrono alla pesca delle spugne.

Anche all'interno la Tunisia possiede grandi e piccoli stagni, *sciott* e *sebche*. Forse di stagni non si può propriamente parlare; né la Carta li indica col segno riservato alle acque. Quel punteggiato ne dice la precarietà e l'indecisione: quando le piogge sono rapide e forti, le sebche si riempiono e prendono aspetto di laghi, conservandolo per alcuni mesi se l'inverno è molto piovoso; ma poi ridiventano paludi o piatte distese di fanghi salati, mobili e pericolosi. Quando la siccità estiva sopravviene il suolo si indurisce e si screpola, si copre di bianche efflorescenze saline, scintillanti al sole, e il piede che vi si appoggia provoca un caratteristico scricchiolio.

Gli *sciott* sono bassure maggiori, con gli stessi caratteri delle sebche, posti al margine del deserto. Alcuni stanno ad un livello più basso del mare, e la carta ce lo mostra con la sua tinta verde d'un tono più scuro. Così è, nella Tunisia, per lo Sciott el Garsa, che si abbassa a 22 metri sotto il livello del Mediterraneo. Questa situazione particolare fece, anzi, nel secolo scorso, sorgere l'idea di inondare gli sciott algerino-tunisini per mezzo di un canale dal Mediterraneo, formando un mare interno sahariano. Si dovette riconoscere, dopo molto chiasso, che non ne valeva la pena. Del resto, lo Sciott Gerid, enorme coi suoi 5000 kmq. di superficie, creduto anch'esso sotto il livello del mare, non discende a una quota inferiore a 16 metri al di sopra. Lo copre una crosta salina, sotto la quale si nascondono il terreno umido o le acque; e queste talvolta zampillano in mezzo allo sciott. Si può percorrerlo in parte durante la stagione più asciutta, e la Carta mostra appunto una strada che l'attraversa.

La scarsezza delle piogge rende preziosi i pozzi, *bir*. La Carta della C.T.I. ne indica parecchi, specialmente nel Sahel, tra Cairuan e Sfax; naturalmente sono molti di più. Servono ai bisogni locali, domestici, agricoli, pastorali. L'acqua si trova vicina alla superficie, ma è troppo spesso salmastra. Per fornire d'acqua le città si resero necessari lavori ben più importanti. A Tunisi, a Susa, a Sfax si vedono metter capo lunghi acquedotti. Con queste opere i moderni colonizzatori europei han ricalcato le orme dell'opera di civiltà dell'antica Roma. L'acquedotto di Tunisi s'inizia al piede d'un rilievo ben marcato, il Gebel Bargu, segno che attinge alle sorgenti site alle falde della monta-

L'«ERG», IL GRAN MARE DI SABBIA DELLA TUNISIA MERIDIONALE.

gna. L'acquedotto di Susa e quello di Sfax si alimentano invece con derivazioni dagli uadi, prima che questi, entrando nella pianura, inaridiscano.

Le opere dell'uomo appaiono assai incompiutamente su carte che non siano in grande scala. Tuttavia, anche in questo campo, la Carta della C.T.I. ci dà spunti interessanti. Le vie di comunicazione, anzitutto: la Tunisia ha una discreta rete stradale, la cui fittezza naturalmente sta in rapporto con i già segnalati caratteri dell'economia e del popolamento delle diverse sue parti. Vi notiamo alcuni caratteristici tratti, come la gran raggiera di vie che si dipartono da Susa. Vie che servono la campagna, vie sulle quali è tutto un flusso e riflusso di contadini verso la città e verso gli oliveti. Radi sono gli allacciamenti trasversali, la cui funzione è limitata. Ritroviamo la stessa raggiera dei nostri grossi centri abitati della Puglia, dove la popolazione rurale si agglomera, anziché disperdersi. Anche intorno a Cairuan lo stesso irraggiamento delle strade: ma qui l'agricoltura è meno progredita e si tratta più che altro di piste, di mulattiere, di sentieri.

Le ferrovie: le vediamo, nella parte settentrionale del paese, nel Tell, toccare ed unire le città, portarsi ai popolosi centri rurali del Capo Bon, risalire il gran corridoio della Megerda per connettersi alla rete dell'Algeria (formando quella lunghissima linea longitudinale che arriva al Marocco). Ma più a Sud le vediamo anche percorrere lunghi tratti senza toccare un centro di qualche importanza, e spesso nemmeno un qualsiasi paesotto. La ferrovia da Susa verso l'interno passa poco lontano da Cairuan, ma non si dà pena di raggiungere questo vecchio cuore della cultura musulmana. Si accontenta di mandargli una diramazione. La linea principale tira diritta per il suo cammino, provvista di fermate e stazioni in aperta campagna! Potremmo anzi dire che va diritta al suo scopo. Il quale, così di questa come di altre linee, è di raggiungere le miniere situate nella parte più interna del paese, verso il confine algerino, per portarne alla costa i minerali di ferro delle montagne, ma soprattutto i fosfati, gran ricchezza del sottosuolo tunisino. Ecco una diramazione: Metlaui, o Philippe Thomas. Il luogo, accanto al nome indigeno, ha preso quello del primo scopritore dei giacimenti fosfatiferi della Tunisia. Questa scoperta avvenne nel 1885, e la Tunisia non tardò a porsi tra i principali esportatori dei preziosi fertilizzanti del terreno. Anche l'Italia ha fatto largo ricorso ai fosfati tunisini.

Tunisi, Susa e Sfax sono i porti fosfatiferi, ma specialmente l'ultimo. Sono anche i porti principali del paese, aggiuntovi quello di Biserta, la cui importanza, però, è più nel campo militare che in quello commerciale. La scala della Carta è troppo piccola per chiarirci le caratteristiche di questi porti, ma si vede che essi han moli e banchine. Sulle coste troppo uniformi della Tunisia, infatti, è stata necessaria la mano dell'uomo per creare approdi sicuri (a parte il caso di Biserta). Insieme a quelle opere di protezione, quanto occorre ad un porto di buon traffico è stato pure provveduto dai colonizzatori: impianti di caricamento, magazzini, capannoni, ecc.

LA TONNARA DI SIDI DAUD, A PIE' DELLA COLLINA DI CARTAGINE.

Il porto di Tunisi non è sul mare aperto, e nemmeno al fondo del golfo. È sulla riva interna d'un lago o meglio laguna, e la Carta ci mostra appunto il canale (10 km.) che si è dovuto costruire per accedervi. Alla Goletta, presso l'imbocco esterno del canale, è l'avamporto, dove si arrestano le navi maggiori, specie dopo i lavori compiuti dal 1924.

Tra la folla di nomi della Carta – moltissimi nomi, ma così chiari, leggeri, accuratamente situati, da non pesare affatto sulla rappresentazione cartografica del terreno e sull'effetto estetico d'insieme – tra la folla di nomi, alcuni d'un carattere speciale debbono richiamare la nostra attenzione, anche se sono tra i più piccoli. Utica e Cartagine, Bulla Regia, Thapsus, Leptis... Segnano il sito delle città antiche, di cui oggi rimangono rovine. Ci richiamano ai tempi della Tunisia romana, quando il paese formava la provincia d'Africa. Con quelle città, moltissime altre costellavano il suolo tunisino. Di certe è rimasto solo il nome, poche sono continuate attraverso i secoli fin ai centri urbani odierni. Biserta è l'Hippo Diarrhytus romana, come Tunisi è Tunes, Susa Hadrumetum, Capsa l'attuale Gafsa. Nella pace e nell'ordine della romanità imperiale la Tunisia conobbe, durante tre secoli, la sua età dell'oro. I Romani vi tracciarono strade e fondarono città, vi costruirono derivazioni idrauliche, pozzi, cisterne, acquedotti, vi instaurarono quella sicurezza pubblica che rese possibile, insieme con le accennate opere materiali, il fiorire dell'agricoltura. Campi di grano e d'orzo dovettero allora coprire estensioni immense nel Tell, e il paese era uno dei granai della metropoli. Nelle zone meno piovose furono gli alberi fruttiferi, il fico, la vite a redimere la steppa squallida, e fu soprattutto l'olivo. Sui terreni semiaridi del Sahel l'olivo regnò sovrano e certe zone formicolano di resti degli antichi frantoi. Dalla prosperità agricola trassero ricchezza e benessere le città, che s'ingrandirono e s'abbellirono. Templi, anfiteatri, terme, portici, archi di trionfo e mausolei, fontane – alcuni han resistito all'ingiuria del tempo – testimoniano la floridezza della Tunisia romana.

E proprio il lavoro italiano, che già tanto progresso ha apportato alla Tunisia nell'ultimo secolo, sarà capace di ridonare a questa terra tutta la sua antica prosperità e il fervore di vita civile, nel quadro eurafricano e mediterraneo della nuova Italia.

ALDO SESTINI

VIAGGIO CON L'ULTRALENTO

Direte che sono un po' stravagante e, in verità, lo credo anch'io: o che, quantomeno, un rametto di pazzia vera e propria abbia fiorito in me quando mi venne quell'idea.

Le cose sono andate così. Stavamo una sera al caffè, a chiacchierare del più e del meno, alcuni amici ed io, e il discorso era caduto sui vari sistemi di locomozione e su quali, in special modo, fossero i più adatti ad un artista per gustare ed intendere il paesaggio e la natura. Chi propendeva per l'auto con tutte le sue comodità di dislocazione; chi metteva innanzi il treno e la bicicletta; io ero per il cavallo di San Francesco.

– Però, – aggiunsi, – che volete, quello per me è un sistema ancor troppo rapido. Lasciatelo dire a me che di viaggi a piedi ne ho fatti a bizzeffe. Camminare sulle provinciali a quattro o cinque chilometri l'ora è già qualcosa per godersi la natura; ma io spero di aver scovato un altro metodo di viaggiare, che mi permetterà di godermela ancor meglio.

– Per esempio? – fece uno dei presenti.

– Il rullo compressore! – diss'io.

Gli amici si guardarono in viso.

– Ebbene, – replicai, piccato: – volete scommettere che son capace di fare un viaggetto su di un rullo compressore? E che, se capita, mi ci vorrò divertire?

Ed eccoti, amico lettore, come conseguenza della scommessa, il rendiconto esatto di una gitarella da me fatta a bordo di un rullo compressore, nel maggio di quell'anno di grazia 1934.

Il difficile, non essendovi in circolazione rulli compressori privati o da noleggio, era ottenere il permesso di salire a bordo di uno di quei potenti zanzaroni municipali che sono in dotazione al Reparto manutenzione stradale della nostra città. La quale, come città di oltre un milione di abitanti, rulli compressori ne possiede naturalmente parecchi, sempre in azione alla sua periferia. Però m'accorsi subito che non era facile trovarne uno il quale dovesse trasferirsi fuori sede e compiere un percorso piuttosto lungo, in modo da darmi l'impressione di un piccolo viaggio. Poi, scovata questa *rara avis*, il difficile era pure ottenere dalle superiori autorità che fosse accettato a bordo di esso un perdigiorno come me, il quale intendeva viaggiarci sopra unicamente a scopo turistico.

Per fortuna, il Capo reparto al quale mi presentai qualche giorno dopo, era un giovane. Sorrise alla mia proposta, ma non sollevò grandi difficoltà; forse pensando a quanti altri prima di me avevano tentato viaggi strambissimi, come, per esempio, Orio Vergani, ch'era andato da Milano a Venezia in carrozzella, o a quell'Ungherese che aveva girato mezzo mondo spingendo davanti a sé una botte, o a quel bel matto anche lui che l'aveva percorso con un paio di pattini a rotelle, etc. In conclusione, si fece portare e consultò un quadro sul quale erano elencati gli ordini di lavoro e le dislocazioni dei vari rulli compressori in quei giorni in attività di servizio, e alla fine concluse che avrebbe potuto affidarmi a un « Breda », il quale doveva trasferirsi a San Lanfranco, per compiervi un lavoro di rullaggio per conto della Provincia.

– Son dodici chilometri buoni! – disse.

– Mi bastano.

Quel mattino, arrivato sul tratto di strada in costruzione che si stacca da una via nuova, all'orlo di uno degli ultimi rioni della città, e che, fiancheggiata da due o tre casucce stile novecento, diventa quasi subito una via suburbana, io mi sentii perfettamente felice. La mattinata prometteva bene. Salvo qualche spruzzo di nuvole, tutto il cielo era al sereno. Il mio zanzarone era là che mi attendeva, puntuale, su uno dei lati della strada e il suo giovine meccanico stava in piedi vicino a lui.

– Linati.

– Piedivento.

Era un magretto di circa venticinque anni, in tuta, col viso scarno e olivastro di chi suole stare a lungo sulle macchine, un paio d'occhi vispi e neri e un gran ciuffo di capelli alla ciabattina, che gli svariavano sopra il capo, come usano oggi i ragazzi dei sobborghi.

– La macchina è in ordine?

– Sì, signore.

– Volete che partiamo?

– Partiamo pure.

Allora ambedue montammo sulla piattaforma, ricoperta da un'ampia tettoia a lamiera, e ci mettemmo a sedere. Il motore era già in pressione, per cui Piedivento non fece che girar una chiave e metter mano a una leva: ed ecco che l'ordigno gigante, dopo aver borbottato parec-

... PER ESEMPIO, ORIO VERGANI, CH'ERA ANDATO DA MILANO A VENEZIA IN CARROZZELLA...

chio, si mise in moto sulla strada non ancor asfaltata, e subito sentii che sotto di me cominciava col suo ruotone bravamente a frangere il pietrisco che ricopriva la via, con una specie di voluttà sorda e selvaggia.

– Quante tonnellate? – chiesi a Piedivento, tanto per avviare il discorso.

– Diciassette.

– Cavalli?

– Trenta.

Mi guardai attorno. Davanti a noi stava il quadro di manovra, coi suoi manometri, coi rubinetti, i tubi, gli alimentatori, le chiavi; mentre sotto, al piano del terrazzo, si apriva la bocca della caldaia, chiusa da un poderoso coperchio. Tutto intorno a me la grande massa di ferro si dilatava goffa e pesante, tenendo addentato davanti a sé, come in una mascella di ferro, il grave cilindro di pietra, destinato, con due altri laterali, a rotolarci sulla strada a passo di lumaca. Osservai che tutto era lucido, nero, viscido, grondante d'olio e di grasso.

Che strano! pensai: mentre su tutte le macchine in genere l'uomo tende a far economia di materia per muoverle più spedite e leggere, ecco che in questa, invece, la materia è stata profusa senza risparmio. Da ogni parte pareva assalirmi, come un senso di afosa e cupa pinguedine.

Che fosse un bell'andare non direi. Era un andar rotto, dinoccolato, a scatti, che aveva un po' della barca e un po' del traballero; e il tutto, per giunta, deliziato da un caro profumo di benzina e di lubrificante. Ma, insomma, per uno che, come me, dal pattino all'aeroplano, aveva assaggiati tutti quanti i sistemi di locomozione, anche quest'altro poteva andare. Quanta pena si dava la povera macchina a trascinarci avanti di centimetro in centimetro, su quella strada monotona ed uguale! E come tutta cocciutamente ansimava e rugumava dentro al suo ventre capace, come scricchiolava per tutte le sue articolazioni e giunture! Mi figuravo di star seduto dentro la pancia d'uno di quei falstaffiani grassoni che ti accade talvolta di incontrare per via, tutti macchinosi e goffi nella loro tronfia quanto involontaria prosopopea, e che mandano innanzi, per istaffetta, un loro gran buzzo a salvadanaio, poggiante su un par di gambette corte e lardose. Ma quell'andare minuscolo, quell'avanzare a lumaca aveva però, vi assicuro, il suo bello, la sua originalità. Si procedeva con tanta pace e lentezza e cautela, si entrava nello spazio con tanta moderazione e benignità, che

– LINATI.
– PIEDIVENTO.

avrei detto si stesse per penetrare in qualcosa di sacro, di intoccabile, di cui la macchina si peritasse a turbare la solenne maestà. Mi faceva l'effetto di esser tornato bambino, allorquando avanzavo tra le maraviglie del creato adagio adagio, a passo a passo, a gridolini, una gambina dietro l'altra, quasi per dar tempo al mio tenero corpo di raccogliere su di sé tutto quel tesoro di sensazioni curiose che gli piovevano addosso da tutte le parti, e farne un bel gruzzolo per l'avvenire. Potevo veramente dire che una nuova interpretazione dello spazio mi s'aprisse d'innanzi; sentivo la vita ch'è al di qua della velocità: la vita *che ci siamo lasciata indietro correndo*, quel residuo di vita che gli uomini disprezzano, senza pur conoscerla, e che, invece, ha la sua importanza, la sua bellezza, la sua forza: quella vita, insomma, che solo l'Ultralento mi poteva rivelare. A furia di sentirci sempre rifischiare all'orecchio che la vita è furore, è mischia, è pericolo, noi abbiamo dimenticato quale sia veramente la mitica essenza della pace, quella in cui i filosofi antichi vissero immersi come in un lucido empireo, per approfondire i movimenti più sottili del pensiero, della materia e dell'anima.

Il rullo teneva, a un di presso, la velocità di un pensionato che facesse il suo passeggino mattinale: ogni persona o veicolo lo oltrepassava con la più grande facilità

Il mio compagno se ne stava là ritto davanti al quadro di manovra, guidando con una mano il piccolo volante di ferro, gittando di tanto in tanto uno sguardo alla strada, fumando una sigaretta.

– Di dove siete? – gli chiesi.

– Di Moirago.

– Da quanto tempo siete ai rulli?

– Da qualche mese soltanto.

– È un mestiere che vi piace?

– Tutti i mestieri son mestieri. Prima facevo il camionista per una ditta di cementi. Ma preferisco questo.

– E perché?

– Perché sono solo e posso fare i miei comodi. Quando ho rullato il mio quantitativo di strada son libero come uccel di bosco.

Avevano detto ad Angiolino Piedivento che in quella mattinata un ingegnere sarebbe salito sul rullo per essere accompagnato nella breve gita. E Piedivento, credendomi tale, fu cortese con me quanto lo può essere un ragazzo bene educato. Senonché, pensando che mi sarebbe

... LE DONNE, CHE IN CROCCHIO SEDEVANO AD AGUCCHIARE SUGLI USCI, ALZAVANO LO SGUARDO...

stato impossibile passare ai suoi occhi per un tecnico, presto gli dissi chi ero: un giornalista. Egli, allora, mutò il volto a un sorriso alquanto scanzonato.

Adesso, lasciate le ultime casette della città, avevamo infilata una larga strada comunale, che andava un poco serpeggiando lungo un tranquillo corso d'acqua, su cui sfioccavano le frasche dei sambuchi e delle acacie. Eravamo d'aprile, e sulle loro prode ranuncoli, giaggioli e miosotidi splendevano in una gentile e varia mescolanza. Tratto tratto restava ancora a vedersi qualche rustico abituro, o una trattoria con davanti un orticello o un pollaio: ma poi cominciarono le campagne, e allora fu la solitudine, la solitudine grande dei campi e delle marcite a perdita d'occhio. I profumi delle gore e delle erbe ci raggiungevano a folate sotto la nostra tettoia, su cui il sole cominciava a picchiare allegro. Da ogni parte arrivavano squilli d'usignoli e cavatine d'allodole.

Presto incontrammo una *baslottera*, che andava da paese a paese con in spalla la sua gerla piena di oggetti di legno, poi un campajo d'acqua coi suoi alti coturni di gomma, poi un pescatore di rane col cestello a tracolla. Tipiche figure della piana lombarda, esse ci venivano incontro come pittoresche apparizioni di un tempo pieno di bontà e di poesia.

Dopo un bel po', le case di un paesetto si delinearono all'orizzonte.

– Dove siamo? – chiesi.

– A Cascine Bruciate.

– E quanti chilometri avremo fatto?

– Tre! – fece Piedivento.

– Non c'è male. Ed è solo un'ora che viaggiamo.

– Siamo andati ancora alla svelta... Ma ora ci vorrà un grappino.

E fermata la macchina davanti a un bettolino che si trovava nel mezzo del paese, smontò e m'invitò a entrare.

Di lì a poco, quando il nostro carro di Jagghernath si rimise in moto, eravamo più amici di prima.

L'arrivo del rullo nei paesi o nelle frazioni che incontravamo produceva sempre una certa animazione fra i nativi. Le donne, che in crocchio sedevano ad agucchiare sugli usci, alzavano lo sguardo e si additavano l'insolita apparizione e la gente si fermava a rimirarla. Imagine vivente della potenza industriale della città vicina, quella vista empiva d'orgoglio i petti della gente anche a parecchi chilometri di lontananza

. . . UN UOMO GRANDE, CHE CI VENIVA INCONTRO IN BICICLETTA, TENENDO LEGATO SUL MANUBRIO UN MAZZO DI PELLI SELVATICHE . . .

da lei; la sua opulenza s'impersonava solennemente in quelle sessanta tonnellate di ferro unto e bisunto, che passavano superbe per la strada, scuotendo le case dalla fondamenta e facendo adombrare i cavallini attaccati ai calessi.

Ogni tanto, poi, per rimettermi dal traballìo, quando il rullo tornava a perdersi nella solitudine della campagna, io scendevo e seguitavo a piedi. Mi piaceva, allora, camminando in mezzo la strada, pigliarmi il sole sul capo scoperto, e spassarmela così; camminar dietro al rullo, adagio adagio, per non sorpassarlo, e cogliendo qualche fiore lungo i fossati.

D'un tratto scorgemmo un uomo grande, che ci veniva incontro in bicicletta, tenendo legato sul manubrio un mazzo di pelli selvatiche.

– O questo? – chiesi all'Angiolino.

– È il comprapelli. È uno che va in giro a far incetta di pelli di gatti e di conigli.

– E che ne fa?

– Li vende ai pellicciai e ne ricava un buon guadagno.

Tutte quelle pelli insanguinate davanti a quello strano uomo parevano non so che trofeo selvaggio ch'egli avesse riportato durante una mischia feroce con tutti i felini del circondario. E veniva avanti così, sciamannone, cantando un ritornello, una berrettaccia sulle ventiquattro. D'un tratto lo vedemmo passar davanti alla casupola d'un ortolano. Una donna s'affacciò:

– Oh, bravomo, venite mo' su, che ci ho un gatto da far andar in salmì!

E lui subito ferma, e addossata la bicicletta alla porta, entra.

– Perché, dovete sapere, – continuò l'Angiolino – che, quand'occorre, è lui che ammazza gatti e conigli. Pur che gli cedan la pelle s'incarica lui di liberar le massaie da quel fastidio.

Di lì a poco, infatti, ci accorgemmo che dentro casa la caccia al gatto era incominciata, terribile. Attraverso le finestre aperte noi vedevamo passare correndo di furia la massaia e il comprapelli, armati di scope. Per un bel po' noi assistemmo ridendo a quella caccia indiavolata: finché, dopo alcuni minuti, vedemmo venir fuori il comprapelli tutto insanguinato, levando alto nel pugno la pelle del gatto, che ancora stillava, mentre dentro la cucina scorgemmo la donna appendere al muro il corpo della povera bestia, misero cencio di carne sanguinolenta.

– *L'è un bel sorian de quatter chili!* – esclamò il comprapelli allegro, legando la pelle sul manubrio insieme alle altre.

... IN UN ISTANTE NOI CI TROVAMMO CIRCONDATI DA UN FITTO BRANCO DI GUANCE ROSSE, D'OCCHI FOLLETTI...

Poi saltò in sella e ripartì verso la città, gridando a ogni uscio:

– Pelli, pelli, donne! Pelli, *sciori!*

« Di' la verità – andavo dicendo fra me stesso, quasi per ingannar la noia di un monotono rettifilo – di' la verità che, in conclusione, tu stai facendo una specie di viaggio polemico. Già, già, polemico contro tutto l'andazzo del mondo moderno! Tutti oggi corrono, tutti si assaettano, si strapazzano per arrivar primi; ed ecco che tu, invece, vuoi provarti a dimostrare che nell'andar adagio è la salute e l'incanto; ancorché tu sappia benissimo che questo tuo viaggio su l'Ultralento servirà a dimostrare soltanto a te una simile utilità e bellezza. Tu lo fai per un tuo satanico piacere di opporti alla moda, capisco, e a l'andazzo dei tempi; per dimostrare a te stesso che, in mezzo a un guazzabuglio di gente disperatamente arrapinata, ti è lecito ancora di fare il tuo proprio comodo. Non è così? ».

E favorito dalla monotonia della strada e dal tran tran della macchina, sarei andato avanti a monologare a quel modo, se d'un tratto, a una svolta, non ci fossimo ritrovati, quasi senz'accorgercene, sulla piazzetta di un paesino seminascosto in mezzo ai pioppi.

– Cos'è? – chiesi a Piedivento.

– Rudirago.

Doveva esser terminata la scuola, perché una frotta di bimbi e di ragazzi si aggirava per la strada con le cartelle a tracolla. I quali, come videro sbucare il rullo dalla svolta e avanzarsi per i loro dominii, come per un accordo comune, si diedero a salutarlo con grida unanimi e, detto fatto, si precipitarono incontro, tanto per fare un po' di chiasso. In un istante noi ci trovammo circondati da un fitto branco di guance rosse, d'occhi folletti e di teste rapate a zero. E chi gridava e chi ci saltacchiava intorno, e chi tentava di arrampicarsi sul rullo per di dietro: proprio come una tribù di selvaggi all'arrivo di un'automobile tra le loro capanne. Piedivento aveva un bel daffare a staccare mani e braccia di qua e di là dalla macchina e a menar scappellotti: – Giù di lì, furfanti! A casa, *malnatt!*

Ma ogni esortazione era inutile, tanto più che di lì a poco altri ragazzi del paese si vennero aggiungendo alla masnada e cominciarono a prender di mira la ruota di sasso davanti alla macchina, e come si divertivano a gittarvi sotto le cose che capitavan loro tra mano, e sassi e pezzi di legno e torsoli, pel gusto di vederli poi ricomparire di dietro, stritolati, maciullati! Alla

... ORA SON TUTT'E DUE ALLE PRESE. CHI URLA DI QUA, CHI URLA DI LÀ. SE NE DICON DI COTTE E DI CRUDE ...

fine il gioco si fece così accanito, che, come venne a mancare il materiale da gittare, qualcuno di quei ragazzi agguantò il berretto in capo al compagno che aveva vicino e glielo buttava là sotto, fra le grida d'orrore e di giubilo degli altri. Tanto che, alla fine, comparve anche lì, come al solito, quel tal bulo, il quale, per fare come si dice il di più, strappò la cartella dalle mani di un altro più piccolo, un povero smortino, che se ne stava a guardare la scena in disparte e la lanciò sotto il rullo. Se Piedivento avesse visto quell'atto in tempo son certo che avrebbe fermato per evitar il danno, ma in quel momento egli era intento a dar olio a non so che snodo, e purtroppo s'avvide del misfatto soltanto quando un grido di esultanza scattò su da tutta la ragazzaglia. La cartella, addentata e schiacciata dal ruotone, usciva poco dopo per di dietro, nelle più disperate condizioni. Ahimé, non era più una cartella, ma una lacrimevole frittata di cose scolastiche.

Intanto, il povero smortino, vittima della prepotenza, curvo in mezzo della strada, raccattava piangendo i poveri avanzi della sua soppressata, soccorso da un compagno pietoso. Ma non andò molto che da un uscio di quelle case balzò fuori un donnone in ciabatte, la quale, fattasi largo in mezzo alla fanciullaia, piombò dritta sul furfantello che, appena l'ebbe vista, le sgusciò di sotto e se la diede a gambe. L'altra allora a rincorrerlo, e le riuscì finalmente di acciuffarlo, e stringendolo ben saldo per l'orecchie stava per trascinarlo sul luogo del misfatto, quando apparve, uscita chissà da dove, un'altra donna, forse la madre del bulo, che, anche lei urlando e trepestando, si scaglia sulla prima. Ora son tutt'e due alle prese. Chi urla di qua, chi urla di là. Se ne dicon di cotte e di crude, e ragazzi ed anziani fan ressa intorno, e chi ride e chi parteggia. Accorre altra gente, e presto tutto il paese è a subbuglio.

– Ah, ah, qui ci vorrebbe proprio una bella istantanea! – esclama Piedivento ridendo a crepapelle, e mettendo mano alla leva di marcia.

Poco dopo, all'uscir del paese, noi vedemmo ancora le due donne ferme sulla piazza, che, pugni levati e capelli al vento, si scagliavano improperi e minaccie, e il povero smortino che, in mezzo a quel finimondo, stava curvo sui suoi miseri avanzi, che non riusciva a districare.

Ma a lui, si sa, più nessuno badava.

– O non vi pare, Piedivento, che il vostro rullo determini una specie di fascino sui fanciulli?

... TUTTO BELLO, TUTTO FELICE, TUTTO PUNTUALE. PASSAVANO QUESTI GRANDI SPETTACOLI DELLA NATURA, VIA UNO L'ALTRO.

– È una cosa che ho osservato anch'io! – fece Piedivento. – I fanciulli e le bestie amano il progresso meccanico... Le galline, per esempio. Se sapeste quante ne ho ammazzate quando andavo col camion! Se c'era una gallina sul ciglione opposto della strada si poteva star certi che l'attraversava per venir a buttarsi sotto le mie ruote. E le lepri? Specialmente la notte coi fari: si fermano là, intontite nel chiarore, quasi da lasciarsi pigliar con le mani.

Come il paesaggio si muoveva lento e dosato al contagocce intorno a noi! Avrei avuto tutto il tempo di dare un nome a tutte le piante che mi passavano davanti gli occhi, anzi, meglio, di staccare ad una ad una le varie parti che componevano il paesaggio e ricompormele a modo mio, da formare tutta una pinacoteca di quei quadretti, tutti belli, tutti ariosi, tutti indovinatissimi ad un modo. Qua una grande prateria ebbra di sole, intravveduta attraverso l'intercolunnio dei salici che fiancheggiavano la strada, là uno spettacolo di falciatura meccanica, con le grandi carra di maggengo e lo squillo dei colori addosso alle contadine; più in là un boschetto di pioppi, una scappata di torrente o un bel fontanile, speco per ninfe; un fuggir di nitidi coltivi, un vecchio torrazzo falchesco, l'azzurrino dei monti lontani. Tutto bello, tutto felice, tutto puntuale. Passavano questi grandi spettacoli della natura, via uno l'altro.

« To', aspetta. Non ho io un *album* in tasca? » mi domandai.

Allora lo trassi fuori, lo aprii e cominciai a disegnare sul foglio quel che vedevo, così a caso.

Ho sempre pensato che l'uomo riceve dal paesaggio sensazioni diverse, secondo il sistema di locomozione ch'egli usa.

Andando a piedi ne ritrae una sensazione di calma idillica, arcadica, direi di antichità classica, omerica. Le cose intorno gli si dispiegano e muovono linearmente, una dopo l'altra, con ordine, in tutta la loro semplicità e disposizione antica (un po' come doveva vederle il legionario romano quando marciava a grandi giornate verso le Gallie). Ma questa sensazione ecco che gli si fa subito più crepitante e più impressionistica, se va in bicicletta. Allora, paesi e vedute, pur mantenendo intorno a lui una certa lor pacatezza, acquistano ai suoi occhi un che di mescolato e di frammentario; e ciò anche per quella facilità eccessiva e disinvolta che ha la bicicletta di giravoltarti or di qua or di là e di mutare davanti a te, in un attimo, i vari punti cardinali. Dalla diligenza e dalla carrozza tu hai la sensa-

– « OÈ, RAGAZZI, GH'È CHI L'ANGIOLIN! » – SI MISE ALLORA A GRIDARE VERSO LA COMPAGNIA.

zione di una natura un po' da *andeghee*, un po' sul tipo delle stampe ottocentesche, mentre eroica e guerresca è quella che ne ricevi di sulla groppa del cavallo, con l'odor eccitante dei finimenti e del sudore equino che ti ferisce le nari e conferisce al tuo viaggio un'emozione che direi tra ariostesca e napoleonica. E non parliamo del treno e dell'auto, per i quali la natura quasi più non esiste che per cedere il passo alla pura velocità, o si dà a vedere soltanto sotto forma di un frego di cose scappanti e inafferrabili.

Queste cose le buttai giù più tardi, a furia, sul mio taccuino, dietro a uno dei miei piccoli disegni, mentre stavamo percorrendo sotto il sole il lungo tratto di strada che va da Verdesio a San Lanfranco. Dopo di che io scrissi ancora: « L'andar sul rullo, invece, per la sua estrema pacatezza e dosatura, mi par metodo assai adatto all'artista, che può vedere la natura svolgersi davanti a sé, grado grado, in tutta la sua deliziosa minuzia di particolari. Se non vi fosse quel noioso traballio e il tanfo insistente del lubrificante, direi che senz'altro il rullo compressore è l'ideale per viaggiare ».

– Guardate! – mi fece in questo punto Piedivento, accennandomi al fondo della strada.

– Che c'è?

Dalla svolta poco lontana sbucava fuori una clamorosa carrozzata di giovinotti.

– Sono i coscritti! – fece Piedivento.

Saranno stati una diecina, tutti stravaccati dentro la carcassa di un vecchio landò mezzo arrugginito, tirato da due sfiaccolate chinee, e guidato alla meglio da un automedonte più malingambe di loro. E ce n'eran di arrampicati anche sul soffietto, in serpa, sui montatoi, con in capo certi berrettacci di carta colorata, e rossi in viso come aragoste a bagnomaria. E sbraitavano a gran gesti: – Viva il 5, classe di ferro!

Come ci passaron vicino sbottaron in un'urlata più grande; poi, d'un tratto, vedemmo un di loro, in vena di prodezze, che s'alzò e, senz'altro, spiccato un balzo, di netto, venne a cadere in piedi sulla tettoia del nostro rullo.

Passata la prima sorpresa, Piedivento si sporse dalla macchina, e rivolto il viso all'insù, ordinò a quel bel tomo che scendesse. Ma anche l'altro si era sporto e aveva riconosciuto in lui un vecchio compagno di baldorie suburbane.

– Oè, ragazzi, gh'è chi l'Angiolin! – si mise allora a gridare verso la compagnia.

Quella notizia si propagò dal rullo alla carrozza con la velocità di una rondine: e allora la carcassa fu fermata; quattro o cinque di quei bontemponi scendono, ed eccoli di lì a poco infilarsi un dietro l'altro sulla nostra piattaforma e mettersi a fare gran festa all'Angiolin, e ad abbracciarlo e baciarlo. – Stella! Tesoro! – Tanto che l'Angiolin, mezzo sopraffatto, ferma la macchina, e il suo viso di buon figliolo s'illumina tutto. *– Te' chi el Morett! Te' chi el Gognin!* – E stringe mani e riceve scapaccioni e baci avvinati, che gli lascian il segno sulla gota. I suoi compagni di una volta!

E allora ci fu gran festa sul rullo. Tutta quella ragazzaglia scarmigliata, quella bardasseria scavezzacolla formò intorno a noi come un roteante pandemonio di matte adolescenze, che fece rinascere per me i tempi della mia giovinezza quando, amante di scorribande e di malestri, reduce da qualche baldoria, rincasavo a notte con le orecchie turgide di sangue e di chiasso.

Chissà quella storia sin quando sarebbe durata, se l'Angiolin, ripresosi, e visto che quei satanassi non accennavano ad andarsene, non avesse pensato di aprir una chiavetta a farne sprizzare un getto di vapore, che ci accecò un po' tutti e ci fece sputare come turchi. In conclusione, li vedemmo filar via dritti verso la loro calìa, come cani bastonati, e rimontarvi su alla meglio, dove poi, rovesciatisi dentro, ripresero, berciando, la strada verso la città.

Verso il tocco, facemmo ingresso nel paesetto di San Lanfranco, mèta del nostro viaggio.

Piedivento fermò all'uscita del paese, in un punto dove la strada era stata messa sossopra dal traboccare di un canale.

– Ghe semm! – E spense.

Adesso eravamo nella piena sonorità di una vita ardentemente agreste; primitiva, solenne come il creato. Sicché, quando il motore ebbe cessato di ronfare, e il nostro pachiderma, affaticato, divenne là in mezzo alla strada una massa inerte di metallo fumante, come per incanto parve piombare su noi ed avvolgerci il silenzio e la pace sovrana di una stupenda eternità di terre e di sole. A poco a poco le mie orecchie piene di rombo e d'urla cominciarono a percepire i canti delle allodole negli alti cieli e il qua qua delle anitroccole, che starnazzavano nello stagno al principiar del paese.

Il grande viaggio era finito, la mia esperienza terminata.

Adesso potevo proprio vantarmi di essere stato una delle poche creature al mondo che aveva fatto un viaggio così prodigiosamente lento, un viaggio così squisitamente polemico contro l'andazzo del mondo e la sua furia ossessa.

(*Disegni di Mario Vellani Marchi*).

CARLO LINATI

NEL XII CENTENARIO DELLA NASCITA DI CARLO MAGNO

ROMA. PORTICO DELLA BASILICA DI S. PIETRO. STATUA EQUESTRE DI CARLO MAGNO (CORNACCHINI). (*Fot. Anderson*)

Carolo Piissimo Augusto, a Deo coronato, Magno, pacifico Imperatori, vita et victoria! « A Carlo piissimo augusto, da Dio incoronato, grande, pacifico imperatore, vita e vittoria ».

Secoli di sfacelo e di guerre si erano susseguiti sull'Europa, ripiombata nella più oscura barbarie, da quando in Roma l'ultimo imperatore era stato fatto segno di tale *acclamatio* il giorno del suo avvento al potere. E solo a stento, all'alba di una nuova storia, andava facendosi strada un tentativo di sintesi tra il potere imperiale, decaduto e scomparso, e il potere spirituale, affermatosi come il più solido, anche in mezzo alle procelle più minacciose per la civiltà umana. La vetusta basilica di San Pietro in Vaticano risuonava di una nuova acclamazione: era risorto l'Impero d'Occidente: Clero e nobiltà di Roma e delle principali città dell'alta e media Italia, nobili e guerrieri franchi e longobardi entusiasticamente ripeterono per tre volte le parole di augurio, dopo che il Pontefice ebbe cinto della corona imperiale il capo di Carlo, re dei Franchi e d'Italia. Gli storici contemporanei troppo erano affascinati da questa *Renovatio Imperii*, per non tesservi sopra erudite considerazioni, dimenticando di farci sapere qualche cosa sulle insegne usate per il solenne rito.

Nell'800, quando Carlo tornò in Italia sul soglio pontificio, ad Adriano I era succeduto Leone III, e tutto lasciava supporre che le buone relazioni con la Santa Sede non solo erano continuate, ma avevano determinato anche nuove intese politiche, cui doveva necessariamente seguire l'incoronazione di Carlo a Imperatore di Occidente. Il 23 novembre dello stesso anno, il pontefice, col clero e i nobili di Roma, erasi recato a incontrare il sovrano francone al XIV miglio della Via Nomentana. Il giorno di poi mossero tutti verso la Città Eterna, non entrando, però, per la Porta Nomentana, ma costeggiando le mura, attraversando il Tevere sul Ponte Milvio, per discendere verso San Pietro, giù per la Via Trionfale. Anche con quest'atto, apparentemente secondario, Carlo e i suoi consiglieri,

tra i quali il dottissimo Abate Alcuino di Tours, intendevano riavvicinarsi maggiormente alla tradizione classica di Roma.

Seguì, il 1° dicembre, il famoso giuramento di discolpa del Papa; e nella notte di Natale, 324 anni dopo che i messi di Odoacre avevano deposto le insegne dell'Impero d'Occidente ai piedi dell'Imperatore Zenone, nuovi messi partivano per recare ai popoli la novella che l'Impero d'Occidente si era ricostituito e che la monarchia francone ne aveva assunta l'eredità storica.

Una strana fatalità ha fatto sì che nulla o quasi nulla sappiamo delle insegne dell'imperial potere usate in quella cerimonia, che per molti secoli dovette ripetersi in San Pietro. Leggende poetiche e romantiche vicende si narrano in proposito.

Del primo Imperatore del Sacro Romano Impero ci sono giunti diversi ritratti contemporanei. Ma non da tutti si possono trarre elementi sufficienti per ricostruire le forme essenziali delle insegne da lui indossate. La piccola statuina equestre del

ROMA. VATICANO. MUSEO PROFANO. AFFRESCO TROVATO A TIVOLI: SUPPOSTO RITRATTO DI CARLO MAGNO (SEC. XIV). (*Fot. Alinari*)

ROMA, BASILICA DI S. PIETRO. IL PAPA EUGENIO INCORONA L'IMPERATORE SIGISMONDO IV. (*Fot. Anderson*)

Museo Carnavalet a Parigi, in bronzo, è a tutt'oggi l'opera più genuina, nel senso che non ha subìto rifacimenti o restauri arbitrari, come invece è avvenuto per il grandioso mosaico del cosiddetto Triclinio Leoniano, presso il Laterano, eseguito tra il 796 ed il 799, in ogni caso prima dell'incoronazione di Carlo. Un altro ritratto di lui si vedeva una volta in un importante musaico in Santa Susanna, scomparso solo in tempi a noi vicini. Nella statuina equestre parigina l'Imperatore indossa sui gambali germanici il manto imperiale; reca nelle mani il pomo e la spada; ha sul capo una corona a cerchio basso, riccamente decorata con gemme, sopraelevata da quattro rozzi gigli. Ornato, questo, che trova riscontro anche nelle miniature coeve e dei secoli successivi, tanto è vero che ritorna ancora nel ritratto di Carlo applicato su uno dei lati minori della meravigliosa « Cassa di San Carlo », eseguita per ordine di Federico II tra il 1200 ed il 1215, e conservata nella Cappella Palatina di Aquisgrana.

Le insegne che questi documenti ci presentano sono, dunque, all'incirca le stesse che si attribuiscono agli imperatori romani del tardo Impero.

ROMA. PIAZZA S. GIOVANNI IN LATERANO. TRICLINIO LATERANENSE. S. PIETRO DÀ IL PALLIO A LEONE III E LO STENDARDO A CARLO MAGNO. (*Fot. Alinari*)

Mancandoci le insegne antiche, dobbiamo limitarci a presentare quelle imperiali, che in epoca posteriore vennero riunite nel così detto « Tesoro del Sacro Romano Impero ». E per comprendere nel loro valore liturgico gli splendidi cimeli del Tesoro Imperiale, assistiamo idealmente al cerimoniale della consacrazione dell'imperatore Carlo Magno.

L'Imperatore trascorse la vigilia dell'incoronazione fuori della città, nell'accampamento delle sue milizie, circondato dai nobili di Roma e d'Italia. Il giorno stabilito per la cerimonia, di buon mattino il corteo solenne si mosse verso San Pietro, entrando per Porta Castello. Al sommo della scalinata della Basilica lo attendeva il Pontefice, circondato da tutto il clero di Roma, che intonava inni sacri di benvenuto. Il Papa abbracciò l'Imperatore e lo baciò (un cerimoniere annotò nell'*Ordo de coronando imperatore* che, per l'occasione, l'Imperatore doveva essersi rasato di fresco). Indi, tenendosi per mano, Papa e Imperatore si recarono prima nella Cappella Gregoriana, dove al novello Imperatore fu tolto l'abito militare, per essere sostituito dalle vesti sacerdotali: l'omerale, l'alba ed il cingolo. Il Papa si recò nel frattempo in sacrestia, dove poi venne condotto l'Imperatore per esser nominato chierico di San Pietro. Il Pontefice stesso gli consegnò, dopo questa nomina, la tonaca e la dalmatica diaconale, poi il piviale da sacerdote, ed infine mitria, sandali e guanti da vescovo.

L'Imperatore, investito così effettivamente di potere ecclesiastico, fu accompagnato di nuovo in Chiesa, insieme col Papa, dinanzi all'altare di San Maurizio, sul quale erano deposte alcune delle insegne. Inginocchiatosi, il sovrano ricevette le rituali unzioni, il cui formulario era in gran parte composto da versetti e lezioni tratte dall'Antico Testamento. Due spade gli erano affidate con parole ammonitrici, quella in difesa del Sacro Impero contro gli infedeli, e quindi indirettamente anche in difesa della Chiesa, l'altra per l'amministrazione della giustizia, detta più tardi, per antonomasia, « la spada di San Maurizio ».

VATICANO – CAMERE DI RAFFAELLO. GIULIO ROMANO: INCORONAZIONE DI CARLO MAGNO. (*Fot. Anderson*)

Di nuovo, il corteo papale ed imperiale si ricompose e attraversò la navata fino all'altar maggiore. A pochi passi da questo, sul pavimento rialzato del presbiterio, era incastrato un immenso disco di porfido, la *rota porphyrea*, che in San Pietro ora si trova, invece, vicino all'ingresso principale. Ivi l'Imperatore si soffermò alquanto, assisté il Papa durante la Messa come chierico e diacono, e infine, dopo aver preso la Comunione, ritornato sul disco di porfido, ricevette, sempre in ginocchio, manto, scettro e pomo dalle mani del Pontefice, ed infine la corona imperiale. La triplice acclamazione intonata dal clero era ripetuta dai cavalieri e dai nobili, e poi dal popolo, che ne diffondeva l'eco attraverso la città, ripercossa dai ruderi imponenti di una tramontata grandezza.

Chiusasi con altre preghiere la memoranda cerimonia, si preparava la cavalcata del Papa insieme all'Imperatore al Palazzo Lateranense per il grande banchetto, preparativo che culminava con l'atto di ossequio dell'Imperatore al Pontefice, di cui egli teneva la staffa, mentre questi montava a cavallo della bianca mula. Il corteo imperiale e papale attraversava tutta la vecchia Roma, dove, accanto alle casette dell'umile popolo, dominavano i muniti torrioni dei signorotti, tutto però decorato per l'occasione con preziosi tappeti e ghirlande, come riferiscono le cronache. Le corporazioni degli artigiani, le delegazioni degli ordini religiosi e dei monasteri, finanche la comunità ebraica, facevano ala al passaggio del pittoresco corteo, che nel Laterano si scioglieva. I partecipanti vi si riunivano ad un banchetto non meno solenne e cerimonioso di quanto fosse stata la funzione in San Pietro.

L'antica corona di Carlo Magno fu usata durante appena due secoli. Corrado II, successo ad Arrigo II nel 1024, soltanto il 26 marzo 1027 potè essere incoronato a Roma dal papa Giovanni XIX. Grande ammiratore di Odilone di Cluny, che fu poi santificato, al ritorno dalla incoronazione volle soggiornare nel suo monastero, ed alla partenza, spinto più da fervore religioso che da considerazioni politiche, donò allo stesso Odilone la corona, che per qualche tempo si custodì nel tesoro abbaziale. Scoppiata, nel 1030, una terribile pestilenza, seguita da una penosa carestia, Odilone sacrificò quasi tutto il tesoro, che generazioni precedenti avevano accumulato, per lenire le sofferenze dei più poveri, e in quell'occasione non esitò nemmeno a sacrificare la corona di Carlo Magno Imperatore.

L'Impero era, dunque, senza una corona. Ma una concomitanza di favorevoli circostanze permise a Corrado stesso di colmare la lacuna. E

tutto ci autorizza a credere che la nuova corona fosse molto più preziosa dell'altra disfatta e fusa. Rodolfo III di Borgogna, non avendo eredi diretti, aveva designato a succedergli proprio l'imperatore Corrado II. Infatti, nel 1032 gli si presentarono i delegati di Rodolfo, per consegnargli le insegne dello Stato. (In quei lontani tempi il possesso della corona giustifica il titolo di monarca). La corona di Borgogna divenne così corona del Sacro Romano Impero, ed è quella che possiamo ancora ammirare, tempestata di fulgide gemme e di smalti, foggiata in oro rosso e sormontata da una cresta che reca in perle la scritta *Chuonradus Dei gratia Romanorum Imperator Augustus*, fatta aggiungere appunto da Corrado II, insieme alla crocetta sulla placca frontale.

Questa « nuova » corona imperiale è formata, come del resto gran parte delle corone regali dell'alto Medioevo, da otto placche riunite a cerniera, affinché si potessero adattare facilmente al capo dell'incoronando. Tutte sono in oro purissimo, quattro con applicazione di lastre smaltate e figurate, mentre delle altre quattro, incastonate di gemme, tre sono approssimativamente uguali e la quarta, frontale, è invece molto più grande di tutte le altre.

Questa prima lastra è anche la più ricca. Vi risaltano dodici gemme, tutte di grandezza considerevole e diverse l'una dall'altra, appena sgrossate nei contorni, ma levigate a perfezione. Per aumentare il loro splendore, e soprattutto per farne meglio risaltare i colori, tutte sono montate a giorno e sostenute da artistiche graffette a zampa d'uccello, mentre la piastra di sostegno è traforata nel punto corrispondente. Manca purtroppo la gemma mediana più alta, che in origine era una opale lattea, quasi bianca, cantata, fra gli altri, anche da Walter von der Vogelweide, contemporaneo di Federico II. Non si sa in quale occasione questa gemma andasse perduta e venisse sostituita con un'agata azzurrina.

La perdita di quella gemma venne interpretata come un triste presagio, e certamente anche nel numero stesso delle pietre preziose (dodici, come abbiamo visto) e nella loro varietà si volle esprimere non solo un concetto astratto. È assai probabile che nell'esecuzione di questa placca gli artefici si fossero ispirati alla grande placca d'oro che il Gran Sacerdote d'Israele recava sul petto, anch'essa con dodici gemme, su ognuna delle quali era inciso il nome di una delle dodici tribù del popolo eletto. Quasi ad isolare le pietre preziose, sono ad esse intercalate grossissime perle orientali, che in misura minore ricorrono anche sulle altre placche gemmate, dove le gemme sono diffuse con una maggiore ricerca cromatica e decorativa, accentuata soprattutto dagli ammassi di perle, in contrasto con la centrale, nella quale, invece, si esprimevano prevalenti preoccupazioni di ordine astratto.

Importantissime sono anche le quattro placche smaltate, ognuna delle quali fa intendere chiaramente, nelle scritte e nelle figure, come ogni potere di sovranità derivi da Dio e da Cristo, a cui il *Dei gratia coronatus* dovrà rendere conto e giustificazione di ogni sua opera.

Sulla tempia destra dell'incoronato viene a trovarsi l'immagine di Gesù Cristo in trono, nell'atteggiamento di benedire, che nell'iconografia comune vien detta *Maiestas Domini*. Tiene il libro della Nuova Legge, mentre ai suoi

RITRATTO DI UN IMPERATORE DEL SACRO ROMANO IMPERO, CON TUTTE LE INSEGNE E GLI ABITI LITURGICI ED IMPERIALI. (*Dis. di A. Dürer, 1510*)

IL GRANDE MANTO IMPERIALE DI PORPORA, RICAMATO IN ORO. NOTARE LA GRANDE ISCRIZIONE ARABA SULL'ORLO CURVILINEO.

lati si librano nello spazio due Cherubini. In alto si leggono le parole *Per me reges regnant*, ossia «Per la facoltà da me concessa regnano i re».

Sulla tempia sinistra si trova la figura di *Salomon Rex*, il quale sostiene nelle mani un cartiglio in cui si legge *Time Domini et recede a malo*: «Temi il Signore e rifuggi dal male». Ancora sulla sinistra, verso la spalla, veniva a trovarsi *David Rex*, il grande re e salmista, recante in un cartiglio un versetto tratto da un suo salmo (XCIII, 4), *Honor Regis iudicium diligit*: «L'onore del re ama la giustizia».

Di nuovo, a destra, vicino, cioè, alla prima figura descritta, vediamo una scena tratta anch'essa dall'Antico Testamento, e precisamente dal I Libro dei Re (I, 38): il re Ezechia assiso in trono, e dinanzi a lui, in piedi, il Profeta Isaia, come è indicato dalle scritte illustrative *Isaias Propheta - Exechias Rex*. Quale inviato da Dio, il Profeta è contrassegnato dal nimbo, mentre in mano tiene un cartiglio con la scritta *Ecce adiciam super dies tuos XV annos*. È così rievocato un episodio saliente della storia di Israele. Isaia aveva preannunciato un giorno al re Ezechia che di lì a poco sarebbe morto. Il re ne rimase profondamente costernato, tanto che invocò fervidamente dal Signore ancora qualche anno di vita, per poter condurre a termine i suoi piani, ispirati soltanto al bene del prossimo. Dio volle esaudire la sua preghiera, ed Isaia ebbe l'incarico di comunicare al re che gli sarebbero stati concessi altri 15 anni di vita. E la Bibbia narra come quei tre lustri fossero spesi in opere pubbliche, di giustizia e di pace, e che Ezechia attese con serenità la fine stabilita dall'Alto.

Sulla fine che ebbero le altre insegne usate da Carlo Magno in poi, nulla o quasi sappiamo. Si conserva ancora ad Aquisgrana uno scettro di argento parzialmente dorato, recante in cima, invece di un giglio, come nei secoli successivi, un uccello, forse un'aquila, che la tradizione indica proveniente dal sepolcro di Carlo Magno. Ma del suo manto regale, delle sue spade rituali nulla è rimasto. Troppi furono i saccheggi, le guerre, i furti che per dieci secoli si susseguirono in Europa. Ed una parte notevole di questi cimeli andò perduta nella battaglia di Parma-Vittoria del 1247, la tragica disfatta di Federico II. Altri, invece, subirono inevitabilmente la legge naturale del logorìo della materia.

Fu proprio Federico II a colmare subito la lacuna con una parte del tesoro normanno, da lui ereditato. Soprattutto per una gran parte degli indumenti rimasti è indubbia l'origine siciliana, e precisamente uscirono dal famoso «Thiraz» di Palermo, officine di corte, dove lavoravano artefici greci, musulmani e siciliani a tessere stoffe preziose, a foggiare metalli, a fondere smalti dalle sfumature più delicate. Tessuti con iscrizioni in latino e in arabo confermano questa provenienza.

Il pezzo più notevole di questo complesso di tessuti è il manto purpureo contesto d'oro, sul tipo del piviale liturgico, detto negli antichi inventari *pallium imperiale, seu pluviale, seu cappa*. La stoffa è di mirabile colore rosso-porpora, tagliata a semicerchio, con un perimetro di metri 3,36, mentre l'altezza è di m. 1,53. Il vasto manto semicircolare è diviso in due parti da una pianta di palma stilizzata, corrispondente al dorso della persona che indossa l'indumento. Nei due lati vediamo una coppia di leoni azzannanti due cammelli, tutti e quattro rigidamente stilizzati e resi con un abile ricamo in base a fili d'oro puro e pochi colori. Ed è quasi un ornato anche la lunga iscrizione in lingua araba, che segue il margine rotondo, scritta in caratteri cufi-carmalici. Tradotta in italiano suona così: «(Questo manto fa parte

di ciò che è stato eseguito nello Stabilimento Reale, ove risiedono la fortuna e l'onore, il benessere e la perfezione, il merito e la maestria, e possono gioire di una buona accoglienza e di una splendida prosperità, di grande liberalità e di alto splendore di gloria e di pompa fastosa, come dall'accoglienza dei desideri e delle speranze; ove i giorni e le notti in divertimenti trascorrono, senza fine né cambiamenti, con onore, attaccamento e valida partecipazione in fortuna e conservazione del Benessere, Aiuto e debita assiduità, nella capitale della Sicilia nell'anno 528 dell'Egira)».

LA CORONA DEL SACRO ROMANO IMPERO PROVIENE DAL TESORO DI BORGOGNA. OREFICERIA E SMALTI DEL SEC. X; CROCE E CIMIERO DEL TEMPO DI CORRADO II.

Ma anche gli indumenti imperiali più semplici, sebbene privi di particolari ornati, recano iscrizioni. Così l'« Alba », lungo camice bianco, con ricami ornamentali sull'orlo delle maniche e del collo, reca in basso due iscrizioni, una latina in caratteri quasi classici, ed un'altra in arabo, in caratteri «nashi». La prima dice testualmente: *Operatus felici urbe Panormi XV anno regni Domini Guglielmi Dei gratia Regis Siciliae Ducati Apuliae et principatus Capuae Filii Regis Guglielmi indictione* XIII. Dell'altra ecco la versione italiana: « Quest'alba appartiene a gli abiti che ordinò si eseguissero l'onorato re Guglielmo II, che a Dio chiede Rafforzamento, che è sostenuto dalla Sua onnipotenza, e dalla Sua misericordia implora vittoria il Signore d'Italia, della Lombardia, della Calabria e della Sicilia, il sostenitore del Pontefice romano, il difensore della religione cristiana, nell'opificio reale sempre florido – datato nel computo minore XIIII (Indizione) nell'anno 1101 nel computo dalla Natività di Nostro Signore Gesù e Messia». All'alba appartiene anche una particolare cintura intessuta d'oro, anch'essa con questa iscrizione « nashi »: « Destinata al venerato a sacrato Re» ed ancora « Guglielmo, che sia esaltato da Dio, aiutato dalla Sua onnipotenza e dalla Sua forza riceva vittoria ».

Sull'alba, cinta con cintura d'oro, il sovrano recava ancora una splendida « stola », lunga quasi un metro, importante per le applicazioni di numerose placchette auree smaltate e filigranate. E sopra questa stola doveva essere indossata la « Tunica », siciliana certamente, sebbene senza epigrafe. Indossando questi abiti liturgici – dall'alba alla tunica – l'imperatore aveva il carattere di diacono.

Nell'ulteriore decorso della cerimonia l'Imperatore indossava la « dalmatica », un lungo abito color porpora ricamato di un gran numero di grandi aquile nere, opera di ricamatori germanici del secolo XIV, in ogni caso anteriore al 1350.

Completavano l'originale abbigliamento i pedali ed i sandali imperiali, anch'essi in seta, con ricami in oro, piastrine filigranate e smaltate ed iscrizioni arabe in carattere « nashi », come questa: « Dedicati al venerato e consacrato re Guglielmo II, che sia esaltato da Dio, aiutato dalla Sua onnipotenza ». Né si debbono dimenticare i guanti di seta, ricamati in oro, anch'essi lavori siciliani dell'epoca di Federico II.

Delle incoronazioni imperiali in Roma abbiamo due sole testimonianze artistiche di qualche importanza. Una di esse trovasi inserita tra i pannelli decorativi delle porte di bronzo che Antonio Filarete fuse per incarico di papa Eugenio IV. Questo piccolo fregio, con figure poco aggraziate, rappresenta l'incoronazione dell'imperatore Sigismondo per mano dello stesso pontefice, avvenuta il 31 maggio 1433. Era una delle ultime cerimonie del genere cui poterono assistere i Romani, che però vi presero scarsissimo interesse, mentre molti staterelli dell'Italia centrale e settentrionale, se non si mostrarono ostili, crearono difficoltà d'ogni genere.

I SANDALI PER L'INCO-RONAZIONE DELL'IMPE-RATORE PROVENGONO DAL TESORO NORMANNO

Preludio questo a quell'esautorazione della dignità imperiale, cui abbiamo accennato più sopra.

L'altra opera è, invece, un affresco di dimensioni monumentali, eseguito, su disegni del Maestro, da allievi di Raffaello nell'appartamento di Leone X. In una chiesa di schietto carattere bramantesco vediamo una riunione di vescovi, in mezzo ai quali il Pontefice impone la corona a Carlo Magno. Notiamo che il Papa è presentato con i tratti di Leone X, mentre l'Imperatore inginocchiato è un ritratto di Francesco I di Francia. Non è senza significato un cartiglio scendente dal margine inferiore del dipinto, sostenuto da due cariatidi, tra le due porte d'ingresso nella sala: *Carolus Magnus Romanae ecclesiae ensis clipeusque*.

Abbiamo già ricordato che proprio con Carlo V il concetto dell'idea imperiale tentò un'ultima restaurazione. Ma questo sovrano non trovava il necessario appoggio alle sue idee politiche, essendo sostenuto troppo debolmente dai suoi principi elettori, che ad un certo momento parteciparono con aperta ribellione al movimento della riforma luterana. Impotente ad arginare la sempre crescente potenza della Francia, ormai completamente unita all'interno, lui, che del suo regno poteva gloriarsi che non vi tramontasse mai il sole, dovette, ad un certo momento, riconoscere la vanità del suo potere, già pervenuto al culmine, quando, nel 1527, si era impadronito di Roma e del Papa. Preferì abdicare e cercò la pace dell'anima tra le mura di un convento.

Fu l'ultimo sovrano incoronato in Italia, ed i suoi successori, a incominciare da Ferdinando II, rinunziando definitivamente ad una politica di più vasto respiro, limitarono la loro attività al vasto territorio austro-germanico. Da allora le incoronazioni ebbero luogo a Francoforte sul Meno, dove nel vetusto Municipio si adunarono i principi elettori. Ma da un Imperatore all'altro il valore e la funzione politica scemarono sempre più. Quando nel 1765 il giovinetto Goethe ebbe la possibilità di partecipare alle cerimonie dell'elezione ed incoronazione di Giuseppe II, in qualità di paggio al grande banchetto conclusivo, si rese perfettamente conto che tutto quel cerimoniale complicato e talvolta assurdo non rispondeva più allo spirito dei tempi, che andavano mutando rapidamente. Insensibili agli avvertimenti della Rivoluzione francese, i principi elettori si riunirono ancora nel 1790 per investire della porpora imperiale Leopoldo II, e morto poco dopo il sovrano, mentre gli eserciti rivoluzionari francesi incominciavano a marciare, nel 1792 incoronarono Francesco II. Di fronte allo schematismo irrigidito, già profondamente scosso per opera del grande Federico II di Prussia, s'innalzava ora il genio dinamico del Primo Console, a sua volta aspirante al titolo di imperatore. Francesco II capì troppo tardi ciò che altri prima di lui avrebbe dovuto comprendere. In mezzo alle strepitose vittorie di Napoleone Bonaparte, la formale abdicazione della dignità imperiale,. avvenuta nel 1806, non destò che scarsissima eco.

Da allora le insegne di quello che per secoli fu in Europa il potere secolare più ambito rimasero a Vienna, nel Tesoro imperiale, oggetti di venerata ammirazione, ricordi di un glorioso passato. Ora queste insegne sono state trasferite a Norimberga e depositate nella Chiesa di San Lorenzo, trasformata in museo, dove già per secoli si custodirono tra un'incoronazione e l'altra. Hanno il loro destino anche le insegne, possiamo dire, adattando al caso un famoso detto latino...

ANGELO LIPINSKY

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6